

Memòria 2012



Memòria 2012

Presentació



Malgrat les dificultats econòmiques i els condicionants pressupostaris inherents al finançament del transport públic, l'ATM ha complert els objectius de l'any 2012. Ho ha fet impulsant decididament els instruments que fan possible la mobilitat quotidiana a Barcelona i la seva regió metropolitana: els financers, els de planificació d'infraestructures i de la mobilitat, els de tutela de serveis –tramvia i rodalia–, i els de gestió, manteniment i definició del projecte de modernització del Sistema Tarifari Integrat.

S'ha conclòs, doncs, el contracte programa 2011-2012 amb les administracions i ha quedat reflectida, en l'Acord de la X Legislatura de 19 de desembre de 2012, la voluntat d'aprovar i desplegar el Pla Director d'Infraestructures (2011-2020) i avançar en la integració tarifària implantant la T-Mobilitat a tot Catalunya com a mecanisme que permeti millorar la qualitat del transport públic.

Els encàrrecs que es fan a l'ATM per al 2013 són rellevants i estratègics. Com a pilar essencial de l'estat del benestar, el transport públic és necessari per ajudar a la cohesió social, garantint la igualtat d'oportunitats i contribuint a la recuperació econòmica. Des de la presidència d'aquest consorci afavorirem –amb el pragmatisme necessari en un context de recessió econòmica i d'ajustos pressupostaris– el desenvolupament dels actuals projectes per a la mobilitat de la regió, per tal de millorar-ne l'eficiència, la sostenibilitat i la seguretat.

Santiago Vila i Vicente

Conseller de Territori i Sostenibilitat

President de l'Autoritat del Transport Metropolità

Presentació



Encarem una nova etapa del Consorci assumint les dificultats inherents a, d'una banda, la complicada assignació de recursos financers per part de les administracions i, de l'altra, una contracció de la demanda dels serveis de transport públic associada a la conjuntura econòmica recessiva.

Afortunadament, durant els ja 16 anys de funcionament d'aquest consorci han estat sòlidament assentades les polítiques de mobilitat sostenible i segura, així com la cultura de la lleial col·laboració entre les administracions i del diàleg amb els diversos operadors de transport, amb l'objectiu compartit de proporcionar un bon servei a la ciutadania. És un moment de contenció i austeritat i, tanmateix, d'ambició de futur. Preveiem ciutats saludables i pròsperes, en les quals els serveis de mobilitat siguin un bé compartit i valorat, i treballem per aconseguir-les.

L'any 2012 es tanca amb els acords de finançament i el contracte programa signats, amb un nou PDI proposat, l'emblemàtic projecte d'una nova i única targeta integrada ben avançat, i havent complert satisfactòriament els objectius dels serveis de mobilitat, de seguiment de rodalia i tramvia, el sistema tarifari i la cambra de compensació, la informació i els estudis, així com els serveis interns del Consorci. El sistema ha tingut una demanda de quasi 900 milions de viatges que, tot i no superar el resultat d'exercicis anteriors, és una realitat que ens compromet com a gestors públics.

Josep A. Grau i Reinés
Director general
Autoritat del Transport Metropolità

Índex de l'actuació de l'exercici 2012

1	Presentació del Consorci	6
	El consorci ATM	7
	Òrgans de govern, assessorament i consulta	8
	Estructura organitzativa de l'ATM	10
2	Actuació de l'exercici 2012	11
	Planificació d'infraestructures	12
	Estat d'execució de les actuacions del PDI	13
	Resum de la inversió en curs	25
	Pla Director de Mobilitat de l'RMB	26
	Gestió del sistema tramviari	29
	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	29
	Tramvia Sant Martí – Besòs	31
	Evolució de la demanda del sistema tramviari	33
	Gestió de Rodalies de Catalunya	34
	Sistema Tarifari Integrat	37
	Zonificació del Sistema Tarifari Integrat	37
	Gamma de títols integrats i tarifes	40
	Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat	44
	Índex d'intermodalitat	47
	Finançament del sistema	48
	Altres actuacions	51
	Sistema d'Ajut a l'Explotació –SAE–	51
	SERMETRA SL	52
	Projecció exterior	55
3	Estadístiques del sistema	58
	TransMet Xifres 2012	59
	Enquesta de mobilitat en dia feiner 2012	63
4	Informe d'auditoria	71
5	Pressupost 2013	117



ATM

Presentació del Consorci

CAPÍTOL 1



El consorci ATM

L'Autoritat del Transport Metropolità –ATM– és l'autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona. La seva missió és oferir a la ciutadania un sistema de mobilitat accessible, sostenible i segur, a través de la cooperació entre les administracions que hi són consorciades.

Els valors propis de l'administració pública, com són la transparència, la responsabilitat, l'eficiència i l'equitat, regeixen les actuacions de l'ATM. La voluntat d'acord i col·laboració, tant entre les administracions com amb les empreses de servei i organitzacions, fan del diàleg i l'obtenció de consensos i acords uns dels instruments bàsics de gestió de l'ATM.

L'objectiu de l'ATM és esdevenir un referent internacional en la gestió de la mobilitat d'àmbit metropolità, al voltant d'una capital amb vocació de modernitat, benestar i progrés econòmic i social, com ho és la ciutat de Barcelona.

Com s'estableix en els seus estatuts, l'ATM és un consorci interadministratiu de caràcter voluntari, creat el 1997, al qual es poden adherir totes les administracions titulars de serveis públics de transport col·lectiu, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

El Consorci és integrat per la Generalitat de Catalunya (51 %) i per les administracions locals (49 %): Ajuntament de Barcelona, Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) i Agrupació de Municipis titulars de serveis de Transport Urbà de la regió metropolitana de Barcelona (AMTU). Cal destacar la presència de representants de l'Administració General de l'Estat en els òrgans de govern de l'ATM, en qualitat d'observadors.

L'ATM té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat, hi estan compromeses financera o són titulars de serveis propis o no traspasats.





Òrgans de govern, assessorament i consulta

En els òrgans de govern, assessorament i consulta de l'ATM hi estan representats els diferents organismes i administracions relacionats amb el transport públic col·lectiu.

Consell d'Administració

El Consell d'Administració és l'òrgan rector de l'ATM. Es compon de divuit membres de ple dret –nou en representació de la Generalitat de Catalunya, set en representació de les administracions locals constituents (Ajuntament de Barcelona i AMB), dos en representació de l'AMTU, i dos en representació de l'Administració de l'Estat amb caràcter d'observadors.

La composició del Consell d'Administració a 31 de març de 2013 és la següent:

President	Santi Vila i Vicente
Vicepresident primer	Joaquim Forn i Chiariello
Vicepresident segon	Antoni Poveda i Zapata
Vocals	Xavier Baiget i Cantons Antonio Balmón Arévalo Isabel de Diego i Levy-Picard Maria Assumpta Farran i Poca Francisco Javier Flores i Garcia Ricard Font i Hereu Josep Mayoral i Antigas Joan Mora i Bosch Pere Padrosa i Pierre Sònia Recasens i Alsina Constantí Serrallonga i Tintoré Lluís Tejedor i Ballesteros Enric Ticó i Buxados Pau Villòria i Sistach Antoni Vives i Tomàs
Observadors	Ana Ángeles Marín Andréu Dolores Morán Laorden
Secretària	Carme Sardà i Vilardaga
Director general	Josep Anton Grau i Reinés

Comitè Executiu

El Comitè Executiu del Consell d'Administració està format per sis membres, tres en representació de la Generalitat de Catalunya, dos en representació de les administracions locals constituents i un en representació de l'AMTU.

Té la funció general d'examinar i elevar al Consell d'Administració les propostes sobre instruments de planificació del Sistema Metropolità de Transport Públic Col·lectiu, convenis de finançament i contractes de serveis amb administracions i operadors, sistema tarifari i pressupostos anuals, entre d'altres.

El Comitè Executiu, a 31 de març de 2013, presenta la composició següent:

President	Ricard Font i Hereu
Vocals	Sergi Martínez-Abarca i Espelt Pere Padrosa i Pierre Antoni Poveda i Zapata Constantí Serrallonga i Tintoré Enric Ticó i Buxados
Secretària	Carme Sardà i Vilardaga
Director general	Josep Anton Grau i Reinés

Comissió d'Assessorament Jurídic

Aquesta comissió dona assistència i assessorament jurídic al Consell d'Administració i a la direcció general de l'ATM. Està formada per representants de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'AMB, l'AMTU i la mateixa ATM.

Ponència Tècnica d'Operadors

La Ponència Tècnica d'Operadors del Transport Col·lectiu Metropolità és l'òrgan de col·laboració i consulta del Consorci en qüestions de caràcter tècnic i és composta per representants dels operadors de transport públic de la regió metropolitana.



Consell de la Mobilitat

L'aprovació de la Llei de la Mobilitat 9/2003, de 13 de juny, va comportar la modificació dels estatuts de l'ATM amb l'objecte de convertir-se en Autoritat de la Mobilitat. Aquesta llei també preveu la constitució de consells territorials de la mobilitat.

Els nous estatuts de l'ATM, aprovats el juny de 2005, defineixen el Consell de la Mobilitat de l'ATM com l'òrgan de consulta i participació cívica i social en el funcionament del sistema de transport públic col·lectiu i de la mobilitat.

És integrat pels membres següents:

- president: el vicepresident segon de l'ATM;
- un vocal del Consell d'Administració de l'ATM per cada administració consorciada i entitat adherida;
- representants de la Federació de Municipis de Catalunya i de l'Associació Catalana de Municipis i Comarques;
- representants de les organitzacions empresarials amb més implantació a Catalunya;
- representants dels sindicats amb més implantació a Catalunya;
- representants de les associacions de consumidors i usuaris més representatives a Catalunya;
- representants d'associacions o col·lectius d'especial rellevància en el transport públic i la mobilitat;
- el director general de l'ATM;
- un membre del quadre directiu del Consorci, proposat pel director general a fi d'actuar com a secretari del Consell.

Estructura organitzativa de l'ATM

La composició de la plantilla de l'ATM a 31 de març de 2013 és la següent:

Direcció general	Josep Anton Grau i Reinés, <i>director general</i>
Direcció tècnica	Marc A. Garcia i López, <i>director tècnic</i> Lluís Alegre i Valls, <i>cap del servei de Mobilitat</i> Francesc Calvet i Borrull, <i>cap del servei de Planificació</i> Xavier Roselló i Molinari, <i>adjunt al director tècnic</i> Àngel Sangrós i Bondia, <i>cap del servei de Desenvolupament de projectes</i>
Servei d'Administració	Josep Caldú i Cebrián, <i>cap del servei d'Administració</i> Josep Moya i Matas, <i>cap de la unitat de Pressupost, Comptabilitat i Tresoreria</i>
Servei d'Assessoria jurídica	Jaume Garcia i Soler, <i>cap del servei d'Assessoria jurídica</i>
Servei de Finançament del sistema	Lluís Rams i Riera, <i>cap del servei de Finançament del sistema</i>
Servei d'Integració tarifària i Comunicació	Mayte Capdet i Sorribes, <i>cap del servei d'Integració tarifària i Comunicació</i> Miquel Lamas i Sánchez, <i>cap de la unitat d'Integració tarifària</i> Maria Montaner i Maragall, <i>cap de la unitat d'Estudis i Comunicació</i>
Servei de Sistemes	Carme Fàbregas i Casas, <i>cap del servei de Sistemes</i>



Actuació de l'exercici 2012

CAPÍTOL 2



Planificació d'infraestructures

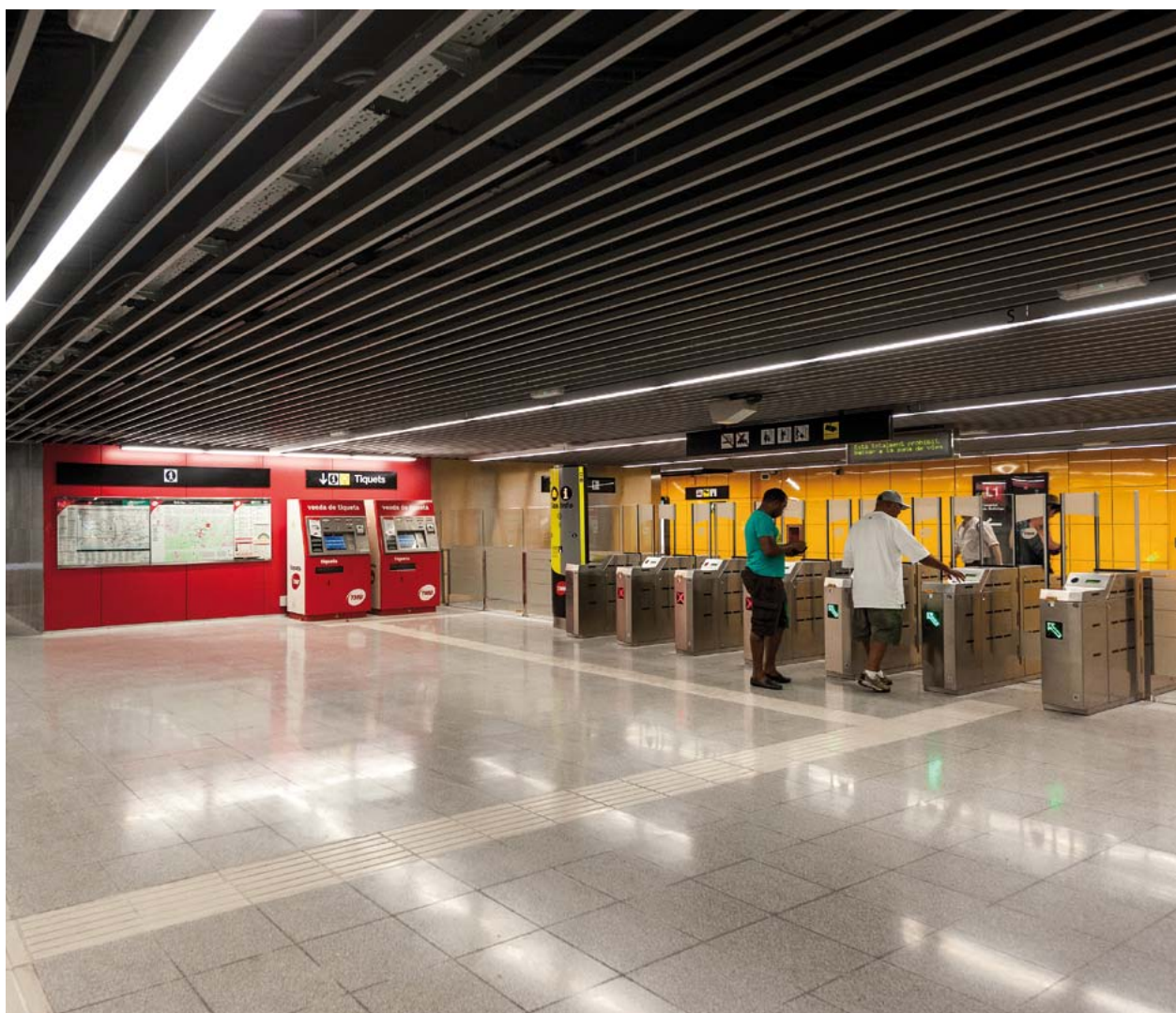
El Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 el 25 d'abril de 2002. El seguiment del PDI 2001-2010 s'ha efectuat anualment mitjançant uns informes que indiquen el grau de realització de les actuacions previstes al Pla i les posa en contrast amb l'evolució de la població i la mobilitat vehicle privat /transport públic en els diferents àmbits territorials.

Així mateix, en data 15 d'abril de 2011, el Consell d'Administració de l'ATM va decidir encarregar als serveis tècnics del Consorci l'elaboració d'un nou Pla Director d'Infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona per al període 2011-2020.

El mes de juny de 2012, el Consell d'Administració de l'ATM realitzà l'aprovació inicial del PDI 2011-2020 i posteriorment se'n realitzà la informació pública, que es va concloure a finals del mes d'octubre.

En aquesta situació de trànsit, amb el nou PDI encara pendent d'aprovació definitiva, els serveis tècnics de l'ATM han mantingut la tasca de realització de l'informe anual de l'estat d'execució de les infraestructures previstes al PDI 2001-2010.

El present informe anual sobre l'estat de les actuacions en infraestructures metropolitanas de transport públic col·lectiu descriu l'estat d'execució de cadascuna d'elles. Per facilitar la comparació amb anteriors informes de seguiment s'han conservat els codis i l'agrupació per programes que consten en la memòria del PDI 2001-2010.





1. Estat d'execució de les actuacions del PDI

Es descriu l'estat de cadascuna de les actuacions incloses en el PDI 2001-2010, per programes i amb el detall de la inversió executada en cada actuació.

Les dades econòmiques que es proporcionen en aquest informe per a cada actuació són les següents:

- **Import PDI 2002:** és la inversió estimada quan es va aprovar el PDI 2001-2010, en M€, IVA exclòs.
- **Import PDI 2009:** és la inversió estimada en la Memòria actualitzada del PDI 2001-2010 (juliol 2009), en M€, IVA exclòs.
- **Millor estimació actual del cost total de l'obra:** és una previsió del cost total de l'actuació, en M€, IVA exclòs, obtinguda a partir de l'import de projecte, el de licitació o el d'adjudicació i del cost addicional per modificats, revisió de preus i projectes complementaris. En el cas de les obres acabades, aquest cost total equival a l'import total liquidat. En el cas de les actuacions sense projecte o estudi informatiu, aquest import coincideix amb el de la Memòria actualitzada del PDI 2001-2010 de data juliol de 2009.
- **Import de les obres licitades:** import de licitació en M€, IVA exclòs.
- **Import de les obres adjudicades:** import d'adjudicació en M€, IVA exclòs.
- **Modificats, revisió de preus, complementaris i altres:** sobrecost de l'obra adjudicada per aquests conceptes, en M€, IVA exclòs.
- **Pendent de licitació i adjudicació:** millor estimació actual del cost de les obres que resten per licitar i adjudicar, en M€, IVA exclòs.

El Programa de xarxa estatal (XE), la responsabilitat del qual correspon a l'Administració General de l'Estat, ha estat exclòs de l'anàlisi econòmica agregada atès que no es disposa d'informació suficientment detallada, tot i que se'n reporta l'estat d'execució.

Les dades emprades per confeir aquest informe han estat proporcionades principalment per la Direcció General de Transports i Mobilitat i per Infraestructures de Catalunya SA i complementàriament pels operadors públics TMB (actuacions MM01 a MM08 del Programa de modernització i millora) i FGC (actuacions MM09 a MM16). La informació corresponent a la xarxa tramviària prové dels propis serveis tècnics de l'ATM, i les dades relatives a la xarxa estatal de rodalia han estat facilitades pel Ministeri de Foment.

Es descriu, per a cada programa i actuació previstos al PDI 2001-2010, el seu estat de realització a data 31 de desembre de 2012, i es detalla el nivell d'execució de la inversió en la mateixa data.



**PROGRAMA D'AMPLIACIÓ
DE XARXA**

ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2012)
AX01 Perllongament L1 Feixa Llarga – El Prat	Tallers: obra en servei. Cua de maniobres en servei.
AX02 Perllongament L1 Fondo – Badalona Centre	Estudi informatiu finalitzat; acabada la informació pública del tram Fondo – Lloreda Sant Crist.
AX03 Connexió L2 Sant Antoni – Parc Logístic	Projecte constructiu redactat (pendent aprovació DGTM).
AX04 Perllongament L2 Pep Ventura – Badalona Pompeu Fabra	Obra en servei des del juliol de 2010.
AX05 Perllongament L3 Canyelles – Trinitat Nova	En servei des de l'octubre de 2008.
AX06 Perllongament L4 La Pau – Sagrera TAV	Pendent projecte constructiu estació Santander L4 i desafecció L9/L10.
AX07 Perllongament L5 Horta – Vall d'Hebron	Obra en servei des del juliol de 2010.
AX13 Perllongament FGC Pl. Espanya – Gràcia	Estudi informatiu en redacció.
AX14 Perllongament Terrassa Rambla – Can Roca	Obra en execució.
AX15 Perllongament FGC Sabadell Rambla – Ca n'Oriac	Obra en execució.
AX16 Telefèric Esparreguera–Olesa (inclosa dins l'actuació MM11)	En servei des de 2005 (tancat temporalment per FGC per raons presu- supostàries).
AX17 Línia Castelldefels – Sant Boi – Sarrià	Aprovats els estudis informatius i d'impacte ambiental del perllonga- ment de l'L3 d'FMB Zona Universitària – Sant Feliu i perllongament de l'L6 d'FGC Reina Elisenda – Sant Joan de Déu. El MIFO ha redactat l'estudi informatiu de la línia Cornellà – Castelldefels – Zona Università- ria de rodalia. En redacció el projecte constructiu del perllongament de l'L3, tram Zona Universitària – Esplugues.
AX18 L11. Metro lleuger Trinitat Nova – Can Cuiàs	En servei des del desembre de 2003.
AX19 Plataforma reservada autobusos Caldes de Montbui – Mollet / Santa Perpètua	Estudi previ redactat.
◦ Línia L9 (Actuacions AX08-11)	
L9. Tram Sagrera Meridiana – Can Zam / Gorg	En servei des del desembre de 2009.
L9. Tram Parc Logístic – Sagrera Meridiana	Obres en execució.
L9. Tram Aeroport – Parc Logístic	Obres en execució.
L9. Projectes sectorials (ascensors, escales mecàniques, sistemes de peatge)	Obres en execució. En servei el tram Meridiana – Can Zam / Gorg.
◦ Tramvia	
AX12a Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	En servei des de l'abril de 2004.
AX12b Tramvia Diagonal – Besòs	En servei des del maig de 2004.
Material mòbil (L9, renovació L5 i altres)	Rebut tot el parc adjudicat.

**PROGRAMA
D'INTERCANVIADORS**

ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2012)
IN01 Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-L3-L4, FGC i Renfe)	Projecte constructiu de la cua de maniobres pl. Catalunya redactat, pendent d'aprovació tècnica.
IN02 Intercanviador Torrasa (Metro L1-L9 i Renfe)	Redactat projecte bàsic (en col·laboració amb el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de l'Hospitalet).
IN03 Intercanviador Sagrera Meridiana	En servei el transbordament L1-L5 des del març de 2007, i amb l'L9 des de l'any 2010. En funcionament la nova estació de rodalia des del febrer de 2011.
IN04 Intercanviador Arc de Triomf	Obra en execució (vestíbuls passeig St. Joan i pl. André Malraux en servei).
IN05 Intercanviadors relacionats amb el TAV	Actuació vinculada a la construcció de la LAV.
IN06 Intercanviador Martorell Central (FGC, Renfe i Estació Bus)	En servei l'estació FGC des del maig de 2007.
IN07 Intercanviadors el Papiol – Mollet (Renfe i FGC)	Estació de Volpelleres en servei des del juny de 2010.
IN08 Intercanviadors al delta del Llobregat	Actuació vinculada a l'AX17.
IN09 Intercanviador Quatre Camins	En servei, inaugurat el juliol de 2003.
IN10 FGC. Aparcaments de dissuasió	Finalitzat l'estudi d'alternatives i demanda de la pl. Doctor Pearson a Rubí.
IN11 Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro	Estudi informatiu de l'estació de Diagonal Zona Universitària sotmès a informació pública. En redacció un projecte constructiu bàsic.





**PROGRAMA DE
MODERNITZACIÓ I MILLORA**

ACTUACIÓ		SITUACIÓ ACTUAL (31 DE DESEMBRE DE 2012)
MM01 Conversió L4 a L2. La Pau – Pep Ventura		En servei.
MM02 Noves estacions de metro	Maresme (L4) Metro Ernest Lluch (L5) Virrei Amat (L4)	En servei. Obra d'infraestructura: finalitzada. Obres d'urbanització: finalitzades. Projecte d'arquitectura i instal·lacions: en redacció. Actuació en obres.
MM03 Millora d'estacions + nous vestíbuls (Vallcarca, Sants, Hospital de Bellvitge)		Obra en execució: Llacuna (adaptació a PMR del vestíbul existent), Bogatell. Selva de Mar (L4): en servei. Poble Nou (L4): projecte en redacció (adaptació vestíbul existent). Ciutadella – Vila Olímpica (L4): projecte en redacció. Vallcarca (L3): projecte en redacció (adaptació vestíbul existent).
MM04 Adaptació estacions metro a PMR		Adaptades a PMR 116 de 139 estacions a 31 de desembre de 2012. Redefinició de projectes d'intercanviadors: Urquinaona, Pl. de Sants, Clot, Maragall, Verdaguer i Pl. Espanya. Projectes en redacció per adaptar el vestíbul existent: Jaume I, Poblenou, Poble Sec, Vallcarca, Rambla Just Oliveras. En obres Passeig de Gràcia. Vinculades a obres de l'L9: Collblanc i Zona Universitària.
MM05 Renovació de via de metro		Trams finalitzats a l'L3. Finalitzat tram Bogatell – Selva de Mar de l'L4.
MM06 Millores en explotació i manteniment		A càrrec d'FMB.
MM07 Seguretat a la xarxa de metro		A càrrec d'FMB.
MM08 ATP-ATO Línia L4		Adjudicat el plec de bases.
MM09 Soterrament a Pallegà (FGC)		En servei des de l'octubre de 2007.
MM10 Desdoblament via el Palau – Martorell (FGC)		Desdoblament en servei des del 21 de maig de 2007.
MM11 Desdoblament Martorell – Olesa (FGC)		Obra finalitzada.
MM12 Supressió passos a nivell (FGC)		Callús: quatre passos a nivell finalitzats. Masquefa: dos passos a nivell finalitzats (56 i 57). Masquefa: finalitzada l'obra de millora de la permeabilitat transversal. Vallbona: redactat el projecte constructiu. Manresa i Monistrol de Montserrat: obres finalitzades. Igualada: projecte en redacció.
MM13 Adaptació a PMR (FGC)		Estan adaptades 72 estacions de 76. Sarrià: en redacció el projecte de remodelació de vies i adaptació a PMR; accés des de C. Cardenal Sentmenat: obra en servei. Gràcia: obres en execució. Peu de Funicular: projecte en redacció.
MM14 Allargament andanes i nous accessos (FGC)		En servei: Bonanova, Tres Torres i Sant Gervasi – Pl. Molina. Gràcia: en obres.
MM15 Senyalització i control de la circulació (FGC)		A càrrec d'FGC.
MM16 Nova estació Europa–Fira		Obra finalitzada (maig 2007).

Estat de les actuacions a 31 de desembre de 2012

En la taula resum adjunta s'indica l'estat d'execució de les diferents actuacions previstes al PDI 2001-2010 a 31 de desembre de 2012, amb la següent classificació per grau d'execució:

- Obres finalitzades.
- Obres ja licitades i/o en execució.
- Actuacions de les quals ja s'ha realitzat o s'està redactant el projecte (estudi informatiu o projecte constructiu).
- Actuacions pendents de projecte.

**AMPLIACIÓ
DE XARXA**

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2002 (M€, IVA EXCLÒS)	IMPORT PDI 2009 (M€, IVA EXCLÒS)
●	AX01	L1 Feixa Llarga – El Prat	114,0	296,1
●	AX02	L1 Fondo – Badalona Centre	111,1	402,4
●	AX03	L2 Sant Antoni – Parc Logístic	126,6	659,5
●	AX04	L2 Pep Ventura – Badalona Centre	103,6	69,5
●	AX05	L3 Canyelles – Trinitat Nova	74,8	140,5
●	AX06	L4 La Pau – Sagrera TAV	69,1	277,6
●	AX07 ⁽¹⁾	L5 Horta – Vall d'Hebron	119,4	286,3
●	AX08–AX11	L9 de metro	1.938,3	5.510,2
●	-	Material mòbil L9	234,4	304,9
●	AX12a	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	241,2	300,4
●	AX12b	Tramvia Diagonal–Besòs	168,9	232,0
●	AX13	FGC Pl. Espanya – Gràcia	137,6	294,8
●	AX14	FGC Terrassa Rambla – Can Roca	123,3	294,3
●	AX15	FGC Sabadell Rambla – Ca n'Oriac	117,8	384,5
●	AX16	Aeri Olesa–Esparreguera	3,1	4,5
●	AX17a	L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat	554,5	1.055,3
●	AX17b	L6 Reina Elisenda – Finestrelles	98,3	187,0
●	AX18	L11 Metro Lleuger Trinitat Nova – Can Cuiàs	33,6	49,0
●	AX19	Plataforma reservada bus corredor de Caldes	62,1	120,7
●	AX20	Material mòbil	-	270,0
Subtotal			4.431,9	11.139,4

(1) Pendent de la reposició del camp de tir.

INTERCANVIADORS

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2002 (M€, IVA EXCLÒS)	IMPORT PDI 2009 (M€, IVA EXCLÒS)
●	IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2
●	IN02	Torrassa	26,7	69,0
●	IN03	Sagrada Meridiana	19,1	177,5
●	IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1
●	IN05	Intercanviadors relacionats amb el TAV	25,9	51,7
●	IN06	Martorell Central	2,6	44,6
●	IN07	Intercanviadors el Papiol – Mollet	9,8	9,8
●	IN08	Intercanviadors al delta del Llobregat	13,0	13,0
●	IN09	Quatre Camins	4,6	4,6
●	IN10	FGC. Aparcaments de dissuasió	2,4	39,5
●	IN11	Noves estacions de bus	3,7	22,0
Subtotal			226,2	584,9



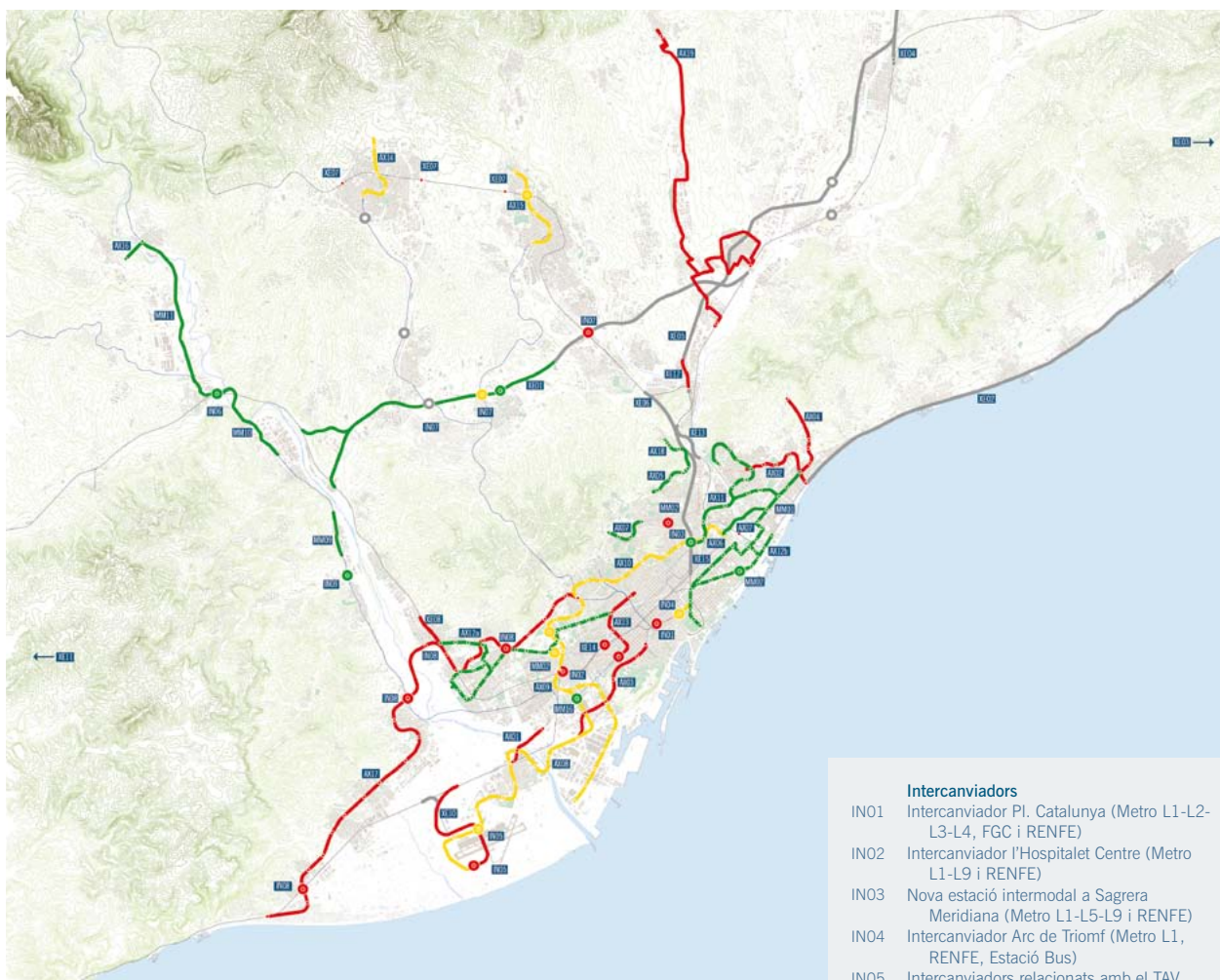


MODERNITZACIÓ I MILLORA

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2002 (M€, IVA EXCLÓS)	IMPORT PDI 2009 (M€, IVA EXCLÓS)
●	MM01	Conversió L4 a L2	18,7	21,7
●	MM02	Noves estacions	25,0	151,6
●	MM03	Millora d'estacions	135,0	148,8
●	MM04	Adaptacions a PMR	100,5	222,7
●	MM05	Renovació de via	21,8	30,4
●	MM06	Millors en explotació i manteniment	34,7	130,2
●	MM07	Seguretat a la xarxa	15,5	29,3
●	MM08	Conducció automàtica (ATO) a l'L4	15,5	20,0
●	MM09	Soterrament a Pallejà	50,8	71,4
●	MM10	Desdoblament el Palau – Martorell	18,9	56,6
●	MM11	Desdoblament Martorell–Olesa	9,3	59,1
●	MM12	Supressió passos a nivell	4,7	13,0
●	MM13	Adaptació a PMR	11,6	51,7
●	MM14	Allargament d'andanes	10,1	41,6
●	MM15	Senyalització i control de la circulació	11,1	11,1
●	MM16	Nova estació Europa–Fira	5,2	17,0
●	-	Material mòbil metro. Renovació TMB	198,3	214,5
●	-	Material mòbil FGC	78,1	78,1
●	-	Integració tarifària		12,0
Subtotal			764,8	1.380,8
Total			5.422,9	13.105,1

(Nota: Dins del Programa de modernització i millora, les actuacions MM01 a MM08 corresponen a la xarxa de metro de TMB i les actuacions MM09 a MM16, a FGC.)

ACTUACIONS DEFINIDES EN EL PDI 2001-2010



Ampliacions de xarxa ferroviària

- AX01 Metro L1 Perllongament Feixa Llarga – El Prat
Pl. Catalunya
- AX02 Metro L1 Perllongament Fondo – Badalona
Centre
- AX03 Metro L2 Connexió Sant Antoni – Fira 2
- AX04 Metro L2 Perllongament Pep Ventura –
Badalona Centre – Casagomes – Morera
– Can Ruti
- AX05 Metro L3 Perllongament Canyelles – Roquetes
– Trinitat Nova
- AX06 Metro L4 Perllongament La Pau – Sagrera TAV
- AX07 Metro L5 Perllongament Horta – Vall d'Hebron
- AX08 Metro L9 Tram Aeroport – Parc Logístic
- AX09 Metro L9 Tram Parc Logístic – Zona
Universitària
- AX10 Metro L9 Zona Universitària – Sagrera
Meridiana
- AX11 Metro L9 Tram Sagrera Meridiana – Gorg /
Can Zam
- AX12a Tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) – Baix
Llobregat
- AX12b Tramvia Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs
- AX13 FGC Perllongament Pl. Espanya – Pl. Francesc
Macià – Gràcia/Provença
- AX14 FGC Perllongament Terrassa Rambla – Can
Roca
- AX15 FGC Perllongament Sabadell Estació – Pl.
Espanya
- AX16 FGC Aeri Olesa – Esparraguera
- AX17 Línia Castelldefels – Sant Boi – Sarrià
- AX18 Metro Lleuger Trinitat Nova – Can Cuiàs
- AX19 Plataforma reservada per a bus al corredor
Caldes – Mollet / Sta. Perpètua

Ampliacions, modernització i millora de xarxa ferroviària estatal

- XE01 Reconversió a viatgers línia el Papiol –
Mollet
- XE02 Ampliació de capacitat. Tram Badalona –
Mataró
- XE03 Desdoblament de via Arenys de Mar –
Tordera
- XE04 Connexió de les línies de Vic i Girona
- XE05 Desdoblament de via Montcada – la Garriga
- XE06 Túnel de Montcada
- XE07 Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant
Adrià i Granollers
- XE08 Soterrament de via a Sant Feliu de
Llobregat
- XE09 Nou Túnel Sants – Sagrera (actuacions
GIF)
- XE10 Remodelació nus Aeroport
- XE11 Estació de Vilafranca del Penedès
- XE12 Soterrament parcial a Mas Rampinyo
- XE13 Servei ferroviari al túnel de Meridiana
- XE14 Millora de l'accés sud a l'estació de Sants
- XE15 Millora de l'accés nord a l'estació de
Sagrera TAV
- XE16 Noves instal·lacions logístiques (no
grafiada)
- XE17 Modernització i millora de les instal·lacions
de seguretat (no grafiada)
- XE18 Aparcaments de dissuasió (no grafiada)
- XE19 Nou material mòbil de Rodalies (no
grafiada)

Intercanviadors

- IN01 Intercanviador Pl. Catalunya (Metro L1-L2-
L3-L4, FGC i RENFE)
- IN02 Intercanviador l'Hospitalet Centre (Metro
L1-L9 i RENFE)
- IN03 Nova estació intermodal a Sagrera
Meridiana (Metro L1-L5-L9 i RENFE)
- IN04 Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1,
RENFE, Estació Bus)
- IN05 Intercanviadors relacionats amb el TAV
- IN06 Intercanviador Martorell Central (FGC,
RENFE i Estació Bus)
- IN07 Intercanviadors línia el Papiol – Mollet
(RENFE i FGC)
- IN08 Intercanviadors a la línia Castelldefels –
Sant Boi – Sarrià
- IN09 FGC Intercanviador Quatre Camins (FGC i
Estació Bus)
- IN10 FGC Aparcament de dissuasió (no grafiada)
- IN11 Noves estacions d'autobús i aparcaments a
estacions de metro (no grafiada)

Modernització i millora de xarxa (metro i FGC)

- MM01 Metro Conversió de L4 a L2
- MM02 Metro Noves Estacions: Maresme-Fòrum,
Virrei Amat i Cardenal Reig
- MM03 Metro Millora d'estacions (no grafiada)
- MM04 Metro Adaptació a PMR (no grafiada)
- MM05 Metro Renovació de via (no grafiada)
- MM06 Metro Millors en explotació i manteniment
(no grafiada)
- MM07 Metro Seguretat a la xarxa (no grafiada)
- MM08 Metro Conducció automàtica de trens (ATO)
a L4 (no grafiada)
- MM09 FGC Semisoterrament a Pallegà
- MM10 FGC Desdoblament el Palau – Martorell
- MM11 FGC Desdoblament Martorell – Olesa
- MM12 FGC Supressió passos a nivell (no grafiada)
- MM13 FGC Adaptació PMR (no grafiada)
- MM14 FGC Allargament d'andanes i nou accés a
Reina Elisenda (no grafiada)
- MM15 FGC Senyalització i control de la circulació
(no grafiada)
- MM16 FGC Nova estació a Amadeu Torner

**Actuacions finalitzades**

Durant l'any 2012 no s'ha finalitzat cap nova actuació d'ampliació de xarxa (AX). Quant al programa d'intercanviadors, s'ha conclòs el vestíbul de la plaça André Malraux de l'intercanviador d'Arc de Triomf. Així mateix,

s'han continuat executant obres parcials del Programa de modernització i millora com ara adaptacions a PMR i la finalització dels passos a nivell de Manresa i Monistrol de Montserrat (FGC).

ACTUACIONS FINALITZADES
(EN M€, IVA EXCLÓS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2002	IMPORT PDI 2009	MILLOR ES- TIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COM- PLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX04	L2 Pep Ventura – Badalona Pompeu Fabra	103,6	69,5	62,4	56,7	48,5	13,9	0,0
●	AX05	L3 Canyelles – Trinitat Nova	74,8	140,5	140,4	134,8	125,6	14,8	0,0
●	AX07	L5 Horta – Vall d'Hebron	119,4	286,3	311,4	304,4	254,8	53,4	3,2 ⁽⁴⁾
●	AX12a	Tramvia Diagonal – Baix Llobregat	241,2	300,4	300,4	217,3	217,3	83,1	0,0
●	AX12b	Tramvia Diagonal–Besòs	168,9	232,0	264,5	205,2	205,2	59,3	0,0
●	AX16	Aeri Olesa–Esparreguera	3,1	4,5	4,5	4,8	4,5	0,0	0,0
●	AX18	L11 Metro Lleuger Trinitat Nova – Can Cuiàs	33,6	49,0	49,0	42,2	42,0	7,0	0,0
●	AX20	Material mòbil L1	0,0	270,0 ⁽¹⁾	270,0	270,0	270,0	0,0	0,0
●	IN03	La Sagrera – Meridiana	19,1	177,5	99,8 ⁽²⁾	93,1	78,2	21,6	0,0
●	IN06	Martorell Central	2,6	44,6	18,8 ⁽²⁾	16,5	15,8	3,0	0,0
●	IN07	Intercanviadors el Papiol – Mollet	9,8	9,8 ⁽³⁾	16,4	24,8	16,4	0,0	0,0
●	IN09	Quatre Camins	4,6	4,6	4,4	3,7	3,8	0,6	0,0
●	MM01	Conversió L2 a L4	18,7	21,7	21,7	21,7	20,9	0,8	0,0
●	MM09	Soterrament a Pallegà	50,8	71,4	71,4	72,2	63,3	8,1	0,0
●	MM10	Desdoblament el Palau – Martorell	18,9	56,6	56,6	62,8	53,4	3,2	0,0
●	MM11	Desdoblament Martorell–Olesa	9,3	59,1	59,1	62,3	56,5	2,6	0,0
●	MM16	Nova estació d'Europa–Fira	5,2	17,0	17,0	17,0	17,0	0,0	0,0
●	MM17	Material mòbil metro. Renova- ció TMB	198,3	214,5	214,5	214,5	214,5	0,0	0,0
●	MM18	Material mòbil. Renovació FGC	78,1	78,1	78,1	78,1	78,1	0,0	0,0
●	SN03	Metros comarcals	-	-	38,5	32,3	31,9	6,6	0,0
			1.160,0	2.107,1	2.098,9	1.934,4	1.817,7	278,0	3,2

(1) Inclou l'L1 i altres línies de metro. // (2) No inclou la inversió de l'Administració General de l'Estat. // (3) Inclou només l'intercanviador de Volpelleres. //

(4) Pendent de la reposició del camp de tir olímpic.

Actuacions en execució

Cal esmentar que, a banda de la línia L9/L10, a la xarxa de metro no hi ha cap més ampliació de xarxa en execució. El perllongament de la línia L4 La Pau – Sagrera Meridiana s'executarà un cop la línia L9/L10 alliberi la infraestructura destinada a la línia L4.

A la xarxa d'FGC s'estan executant les obres del perllongament Terrassa Rambla – UPC / Vallparadís – Can Roca i es continua executant el perllongament Sabadell Estació – Ca n'Oriac.

Així mateix, s'està finalitzant l'adaptació a PMR de les estacions d'FGC per a persones de mobilitat reduïda (en destaca, per la seva envergadura, l'obra en curs a l'estació de Gràcia) i la supressió dels passos a nivell de la línia Llobregat–Anoia (el pas d'Igualada està en fase de redacció de projecte). A la xarxa d'FMB, s'està acabant l'adaptació de les estacions sense correspondència i s'ha iniciat l'adaptació de les estacions de transbordament.

ACTUACIONS EN CONSTRUCCIÓ
(EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2002	IMPORT PDI 2009	MILLOR ESTIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX01	L1 Feixa Llarga – El Prat ⁽¹⁾	114,0	296,1	298,2	66,2	56,7	0,4	241,1
●	AX06	L4 La Pau – Sagrera TAV	69,1	277,6	275,4	167,2	167,2	0,0	108,2
●	AX08-AX11	L9 de metro ⁽²⁾	1.938,3	5.510,2	5.870,3	3.720,2	3.727,2	2.143,1	0,0
●	AX08-AX11	Material mòbil ⁽³⁾	234,4	304,9	304,9	304,9	304,9	0,0	0,0
●	AX14	FGC. Terrassa Rambla – Can Roca	123,3	294,3	365,8	324,6	264,7	101,1	0,0
●	AX15	FGC. Sabadell Rambla – Ca n'Oriac ⁽⁴⁾	117,8	384,5	367,9	257,2	218,1	30,5	119,3
●	IN04	Arc de Triomf	8,3	43,1	33,2	39,3	30,5	2,0	0,7
●	IN11	Noves estacions de bus	3,7	22,0	22,0	0,2	0,2	0,0	21,8
●	MM02	Noves estacions ⁽⁵⁾	25,0	151,6	76,9	77,3	55,5	7,9	13,5
●	MM03	Millora d'estacions	135,0	148,8	217,3	124,5	116,0	2,7	98,6
●	MM04	Adaptacions a PMR	100,5	222,7	213,0	146,3	81,1	47,0	84,9
●	MM05	Renovació de via	21,8	30,4	39,3	39,2	38,0	0,0	1,3
●	MM06	Millors en explotació i manteniment ⁽⁶⁾	34,7	130,2	132,7	136,2	126,9	2,4	3,4
●	MM07	Seguretat a la xarxa	15,5	29,3	31,1	25,5	25,5	0,0	5,6
●	MM08	Conducció automàtica (ATO) a l'L4	15,5	20,0	20,0	8,8	8,8	0,0	11,2
●	MM12	Supressió passos a nivell	4,7	13,0	13,0	10,2	7,5	1,3	4,2
●	MM13	Adaptació a PMR	11,6	51,7	51,8	25,6	23,7	1,2	26,9
●	MM14	Allargament d'andanes i nous accessos	10,1	41,6	41,6	33,6	18,2	1,7	21,7
●	MM15	Senyalització i control de la circulació	11,1	11,1	11,1	5,9	5,9	0,0	5,2
●	SN02	Altres actuacions a estacions FGC ⁽⁷⁾	0,0	-	53,4	50,1	34,6	13,7	5,1
			2.994,4	7.983,1	8.438,9	5.563,0	5.311,2	2.355,0	772,7

(1) Executats tallers i cua de maniobres. // (2) A 31 de desembre de 2012 hi havia en servei el tram Sagrera Meridiana – Can Zam / Gorg. // (3) No inclou despeses financeres. // (4) L'import pendent de licitació i adjudicació inclou la previsió dels imports futurs de complementaris i revisió de preus. // (5) L'obra del segon vestíbul de Can Vidalet (L5) està englobada en l'actuació MM03. // (6) Inclou alimentació tracció elèctrica. S'han invertit 39,4 M€ (IVA exclòs) en subcentrals. // (7) Inclou actuacions a Diagonal–Provença.

Actuacions en projecte

Les principals actuacions que estan en projecte corresponen als perllongaments de la línia L8 cap al centre de Barcelona (estudi informatiu licitat el mes d'octubre de 2011) i el projecte per a l'eixamplament de l'andana en direcció a Sarrià de l'estació de Provença d'FGC.

Del corredor Castelldefels – Sant Boi – Sarrià (actuació AX17), els estudis informatius del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària – Sant Feliu i del perllongament

de l'L6 d'FGC Reina Elisenda – Sant Joan de Déu estan aprovats inicialment. Està en redacció el projecte constructiu de la fase 1, el tram Zona Universitària – Esplugues (dues estacions).

Amb relació a l'intercanviador de Pl. Catalunya i la connexió d'FGC Barcelona–Vallès, està finalitzat el projecte constructiu de la nova cua de maniobres, pendent d'aprovació tècnica.

ACTUACIONS EN PROJECTE (EN M€, IVA EXCLÒS)

ESTAT	CODI	ACTUACIÓ	IMPORT PDI 2002	IMPORT PDI 2009	MILLOR ES- TIMACIÓ DEL COST TOTAL DE L'OBRA	IMPORT DE LES OBRES LICITADES	IMPORT DE LES OBRES ADJUDICADES	MODIFICATS, REVISIÓ DE PREUS, COM- PLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT DE LICITACIÓ I ADJUDICACIÓ
●	AX02	L1 Fondo – Badalona Centre	111,1	402,4	402,4	0,0	0,0	0,0	402,4
●	AX03	L2 Sant Antoni – Parc Logístic	126,6	659,5	659,5	0,0	0,0	0,0	659,5
●	AX13	FGC Pl. Espanya – Gràcia	137,6	294,8	294,8	0,0	0,0	0,0	294,8
●	AX17a	L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat ⁽¹⁾	554,5	1.055,3	1.055,3	0,0	0,0	0,0	1.055,3
●	AX17b	L6 Reina Elisenda – Finestrelles	98,3	187,0	187,0	0,0	0,0	0,0	187,0
●	AX19	Plataforma reservada bus corredor de Caldes	62,1	120,7	120,7	0,0	0,0	0,0	120,7
●	IN01	Pl. Catalunya	110,2	110,2	130,9	0,0	0,0	0,0	130,9
●	IN02	Torrassa	26,7	69,0	26,7 ⁽¹⁾	0,0	0,0	0,0	26,7
●	IN05	Intercanviadors relacionats amb el TAV	25,9	51,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
●	IN08	Intercanviadors al delta del Llobregat	13,0	13,0	13,0	0,0	0,0	0,0	13,0
●	IN10	FGC. Aparcaments de dissuasió	2,4	39,5	39,5	0,0	0,0	0,0	39,5
●		Integració tarifària	-	12,0	12,0	0,0	0,0	0,0	12,0
			1.268,4	3.015,1	2.941,8	0,0	0,0	0,0	2.941,8

(1) No inclou la inversió de l'Administració General de l'Estat.





Actuacions pendents de projecte

Dins del programa d'ampliació de xarxa no resta cap actuació pendent d'estudi informatiu o projecte.

Estat del programa d'actuacions a la xarxa ferroviària estatal

Continuen les obres de remodelació i adaptació a PMR a diverses estacions de la xarxa de rodalia. L'actuació més important en curs dins d'aquest apartat és l'adaptació del baixador de Passeig de Gràcia.

Com a principal actuació en projecte cal esmentar la redacció per part del Ministeri de Foment de l'estudi informatiu del nou tram Castelldefels – Cornellà – Zona Universitària de la xarxa ferroviària d'ample ibèric, el qual està en procés d'aprovació definitiva.

Continua en redacció l'estudi funcional de la LOF (Línia Orbital Ferroviària).

ACTUACIONS A LA XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL (EN M€, IVA EXCLÒS)

CODI	ACTUACIÓ	IMPORT INICIAL	IMPORT ACTUALITZAT	SITUACIÓ ACTUAL	OBSERVACIONS
XE03	Duplicació del tram Arenys de Mar – Blanes de la línia R1	550,0	550,0	Adjudicat l'Estudi funcional (28/7/2012) i en redacció (0,42 M€).	
XE05	Duplicació del tram Montcada – Vic de la línia R3	650,0	689,5	Estudi informatiu ja sotmès a informació pública, pendent de la DIA.	
XE06	Túnel de Montcada	185,0	185,0	Pendent encàrrec de l'Estudi Informatiu.	
XE08	Integració urbana a Sant Feliu de Llobregat		106,8	DIA aprovada (BOE 25/12/2009). Estudi informatiu aprovat (BOE 22/02/2010).	No inclosa en el Pla d'infraestructures ferroviàries de rodalia de Barcelona 2008-2015.
XE09	Nova línia Cornellà – Castelldefels – Zona Universitària	900,0	2.065,6	Estudi informatiu sotmès a informació pública (BOE 5/10/2010), ampliat fins a Zona Universitària.	
XE10	Nou accés a l'Aeroport del Prat	255,0	221,8	Licitada la seva construcció (BOE 19/12/09) per 253,37 M€. Adjudicada (BOE 8/5/2010) per 221,83 M€. Ajornada la seva execució.	
XE14	Soterrament de la línia R2 a l'Hospitalet, i intercanviador a la Torrossa		419,3	Estudi informatiu presentat el 12/05/2009.	No inclosa en el Pla d'infraestructures ferroviàries de rodalia de Barcelona 2008-2015.
		2.540,0	4.238,0		

NOVES INFRAESTRUCTURES NO INCLOSES EN EL PDI 2001-2010

ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL	OBSERVACIONS
Línia orbital ferroviària	Estudi funcional adjudicat (1,1 M€) el 7/10/2010. En redacció.	
Integració urbana a Sitges	Estudi licitat el 26/02/2009 per 500.000€.	No inclosa en el Pla d'infraestructures ferroviàries de rodalia de Barcelona 2008-2015.

2. Resum de la inversió en curs

El resum de la inversió corresponent a actuacions definides al PDI 2001-2010, realitzada a 31 de desembre de 2012, és la següent (en M€, IVA exclòs):

PROGRAMA	IMPORT PDI 2002	IMPORT PDI 2009	ESTIMACIÓ COST TOTAL	IMPORT DE LICITACIÓ	IMPORT D'ADJUDICACIÓ	COMPLEMENTARIS I ALTRES	PENDENT LICITACIÓ
Ampliació de xarxa	4.431,7	11.139,4	11.604,8	6.075,7	5.906,7	2.506,6	3.191,5
Intercanviadors	226,3	584,9	404,7	177,6	144,9	27,2	232,6
Modernització i millora	764,8	1.380,8	1.470,1	1.244,1	1.077,3	99,2	293,6
Total ⁽¹⁾	5.422,8	13.105,1	13.479,6	7.497,4	7.128,9	2.633,0	3.717,7

(1) No inclou les inversions de l'Administració General de l'Estat en la xarxa estatal.



Pla Director de Mobilitat de l'RMB

Marc legal i contingut

La Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat té per objecte "establir els principis i els objectius als quals ha de respondre una gestió de la mobilitat de les persones i del transport de les mercaderies dirigida a la sostenibilitat i la seguretat, i determinar els instruments necessaris perquè la societat catalana assoleixi els dits objectius i per garantir a tots els ciutadans una accessibilitat amb mitjans sostenibles" (art. 1.1).

L'elaboració del Pla Director de Mobilitat de l'RMB (PDM) per part de l'ATM és una conseqüència de les Directrius nacionals de mobilitat, que constitueixen el marc orientador per a l'aplicació de la Llei de la mobilitat. El Pla va ser aprovat pel Govern de la Generalitat el 2 de setembre de 2008 i ha tingut vigència fins al 2012.

Els objectius generals del PDM es formulen a partir de la Llei de la mobilitat i les Directrius nacionals de mobilitat, tenint en compte que l'RMB presenta unes característiques específiques respecte de la resta de Catalunya. En particular, les altes densitats de població i equipaments afavoreixen un context per assolir cotes altes de mobilitat sostenible.

El PDM ha estat objecte d'una avaluació ambiental estratègica segons la legislació establerta per l'autoritat mediambiental.

L'any 2012 es va presentar al Consell d'Administració de l'ATM el quart informe de seguiment del PDM, de data 30 de juny de 2012, que conté l'estat d'execució de les mesures del PDM i els valors de seguiment de cadascuna d'elles.

A la data de l'informe, tots els eixos del PDM s'havien iniciat i 84 mesures estaven en execució. Els eixos 1, 2,

El PDM consta de 9 eixos d'actuació i 93 mesures. Els eixos del Pla són:

Eix 1. Coordinar l'urbanisme amb la mobilitat.

Eix 2. Fomentar una xarxa d'infraestructures de mobilitat segura i ben connectada.

Eix 3. Gestionar la mobilitat i afavorir el transvasament modal.

Eix 4. Millorar la qualitat del transport ferroviari.

Eix 5. Assolir un transport públic de superfície accessible, eficaç i eficient.

Eix 6. Modernitzar l'activitat logística i accelerar les infraestructures ferroviàries de mercaderies.

Eix 7. Garantir l'accés sostenible als centres de treball.

Eix 8. Promoure l'eficiència energètica i l'ús de combustibles nets.

Eix 9. Realitzar una gestió participativa del Pla Director de Mobilitat.

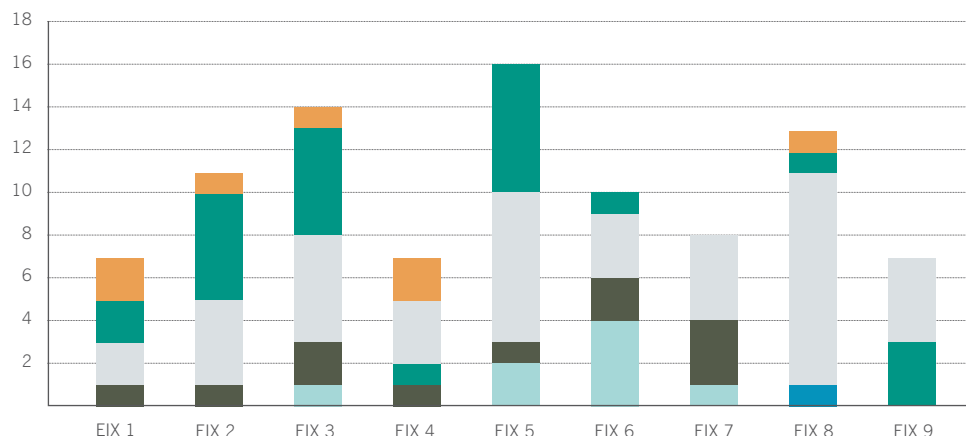
4 i 9 tenien totes les mesures començades, i alhora són els que presentaven un major grau d'execució. Els eixos 3 i 8 tan sols tenien una mesura no començada. L'eix 6 és el que presentava més mesures sense iniciar, 4 de 10. Pel que fa al ritme d'execució de les mesures, un 66 % anava a bon ritme, un 24 % a ritme lent i el 8 % restant no s'havien iniciat. Els eixos 3, 4 i 9 presentaven un molt bon ritme d'execució de la majoria de les seves mesures. Els eixos 6 i 7 eren els que presentaven un ritme més lent d'execució de les mesures.

En la taula resum següent es presenta el nombre de mesures per eix segons el seu grau d'execució.

**MESURES PER EIX
SEGONS GRAU D'EXECUCIÓ
A 30 DE JUNY DE 2012**

UNITATS:
NOMBRE DE MESURES / EIX

- Total
- Avançat
- Intermedi
- Inicial
- Sense
- Pendent



Treballs realitzats durant el 2012

Ultra els treballs de seguiment del PDM, durant l'any 2012 s'han iniciat els treballs de redacció del nou PDM 2013-2018 i s'han realitzat diversos treballs amb l'objecte d'impulsar i aprofundir-hi algunes de les mesures del Pla. Són aquests:

TÍTOL DEL TREBALL	DESCRIPCIÓ
Assistència tècnica per al desplegament del PDM de l'RMB. Actuacions estratègiques en la xarxa interurbana de carrils bici de l'RMB.	A partir de la informació obtinguda de les diferents administracions que desenvolupen la xarxa de bicicletes interurbana i visites de camp, s'ha realitzat una proposta de xarxa interurbana de carrils bici i d'actuacions estratègiques per al desenvolupament en el nou PDM 2013-2018.
Assistència tècnica per al desplegament del PDM de l'RMB. Identificació d'estratègies i indicadors explicatius de la mobilitat de no residents i grups de difícil caracterització.	S'ha realitzat un estudi sobre la informació existent relativa a la mobilitat de no residents i de quina manera es podria caracteritzar la seva mobilitat.
Anàlisi de bones pràctiques de mobilitat per a la redacció del PDM 2013-2018.	S'ha procedit a fer un recull de bones pràctiques d'accions de la mobilitat en l'àmbit europeu, agrupant-les per temàtiques de cara a difondre-les amb el nou PDM 2013-2018.
Definició geomètrica de dues alternatives de traçat de carrils bici en la connexió Barcelona – Esplugues de Llobregat.	Estudi de viabilitat i traçat de connexió de les xarxes de carrils bici de Barcelona i Esplugues per la Diagonal, en paral·lel a la sortida de l'AP2.
Seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants per a l'any 2010.	Càlcul de la mobilitat, consums d'energia, emissions de gasos contaminants i d'efecte hivernacle per a l'any 2010 i evolució des de l'any 2006 de cara a poder avaluar el nivell d'assoliment dels objectius del PDM 2007-2012.
Treballs de desplegament del PDM: mapes de trànsit de l'any 2010.	Mapa de trànsit que inclou intensitats, nivells de servei, mobilitat de vehicles lleugers i pesants al conjunt de les vies metropolitanes.
Desplegament del PDM de l'RMB. La seguretat viària, diagnosi i propostes.	Treball de diagnosi de l'evolució de la seguretat viària en les carreteres metropolitanes i que proposa les línies a seguir en matèria de seguretat viària per al nou PDM 2013-2018.
Treballs d'assistència tècnica per al desplegament del PDM. Seguiment i actualització dels costos socials i ambientals de la mobilitat a l'RMB per a l'any 2010 i projeccions fins a l'any 2018.	Càlcul dels costos socials i ambientals del transport per a l'any 2010 i evolució des de l'any 2006 de cara a poder avaluar el nivell d'assoliment dels objectius del PDM 2007-2012. Preparació de les bases per al càlcul dels costos del PDM 2013-2018.
Treballs d'assistència tècnica per al desplegament del PDM. Seguiment i actualització de les estratègies i mesures dels eixos d'actuació 3, 5 i 8, sinèrgies amb la resta d'eixos, adaptació de les mesures proposades pel seu impacte sobre els objectius i proposta d'implantació.	Assistència tècnica que té l'objecte de col·laborar en el seguiment de les actuacions en gestió de la mobilitat, transport públic i aspectes energètics de la mobilitat en què ha participat l'ATM, fer una diagnosi dels resultats obtinguts i proposar noves estratègies per al PDM 2013-2018.
Suport al procés d'avaluació estratègica ambiental del Pla Director de Mobilitat 2013-2018 de l'RMB.	Redacció de l'ISA preliminar de cara a establir els aspectes ambientals més rellevants del nou PDM 2013-2018.
Diagnosi de la xarxa viària de l'RMB en el marc del nou PDM 2013-2018.	A partir de la xarxa viària actual construir la xarxa prevista per a l'any 2018 incorporant les noves matrius de mobilitat origen-destinació i analitzar les variacions dels nivells de servei i els fluxos de trànsit futurs.
Projecte de senyalització i millora d'intercanviadors virtuals en superfície de l'RMB.	Anàlisi d'aquelles estacions ferroviàries i d'autobús situades a menys de 1.000 metres entre elles i disseny dels elements de senyalització i accessibilitat necessaris per facilitar-ne l'intercanvi modal.



Servei de Mobilitat

L'ATM, d'acord amb les funcions que li atribueix la Llei de la mobilitat com a autoritat territorial de la mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona, informa dels plans de mobilitat urbana, els plans de serveis, els plans de desplaçament d'empresa i els estudis de mobilitat generada del seu àmbit.

Pel que fa als plans de mobilitat urbana, durant l'any 2012 s'ha informat favorablement dels PMU de Montmeló, Pineda de Mar i Olesa de Montserrat, i s'ha emès un informe relatiu a la sostenibilitat ambiental preliminar d'altres quatre PMU.

Quant als plans de desplaçaments d'empresa previstos al Decret 152/2007 que regula el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a 40 municipis de l'RMB declarats zona de protecció de l'ambient atmosfèric, se n'han tramitat 10 l'any 2012, de tal manera que se n'ha sumat un total de 63.

Pel que fa als estudis d'avaluació de la mobilitat generada regulats pel Decret 344/2006, s'ha informat l'any 2012 d'un total de 54 estudis amb la distribució següent:

ACTUACIÓ	SITUACIÓ ACTUAL
Implantació singular	3
Planejament general	33
Planejament derivat	18
Total	54

El Servei de Mobilitat també ha participat en el seguiment dels següents plans de mobilitat específics en execució:

- Mesa del Delta, que abasta el consorci de la Zona Franca, la ZAL i el polígon Pratenc.
- Polígon El Pla de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei.
- Universitat Autònoma de Barcelona.
- Aeroport del Prat de Llobregat.
- Polígon Can Sant Joan a Sant Cugat del Vallès i Rubí.

Gestió del sistema tramviari

Tramvia Diagonal – Baix Llobregat

Aspectes contractuals

D'acord amb l'estratègia de l'ATM de reduir costos d'operació i guanyar eficiència en el servei, en data 20 de febrer de 2012 s'implanten uns nous horaris d'exploació del sistema tramviari Trambaix per tal de millorar la productivitat tècnica de la xarxa.

Aquesta nova oferta de servei suposa una reducció d'interval de servei en dies feiners i vigílies de festius, de manera que al tram comú la nova freqüència de pas és de 5 minuts, excepte en el període punta matinal (de 7 h a 10h) en què es manté l'interval de servei de 4 minuts. A les branques de les línies T1, T2 i T3 la freqüència passa a ser de 15 minuts, en lloc dels 12 minuts de l'anterior fase d'operació.

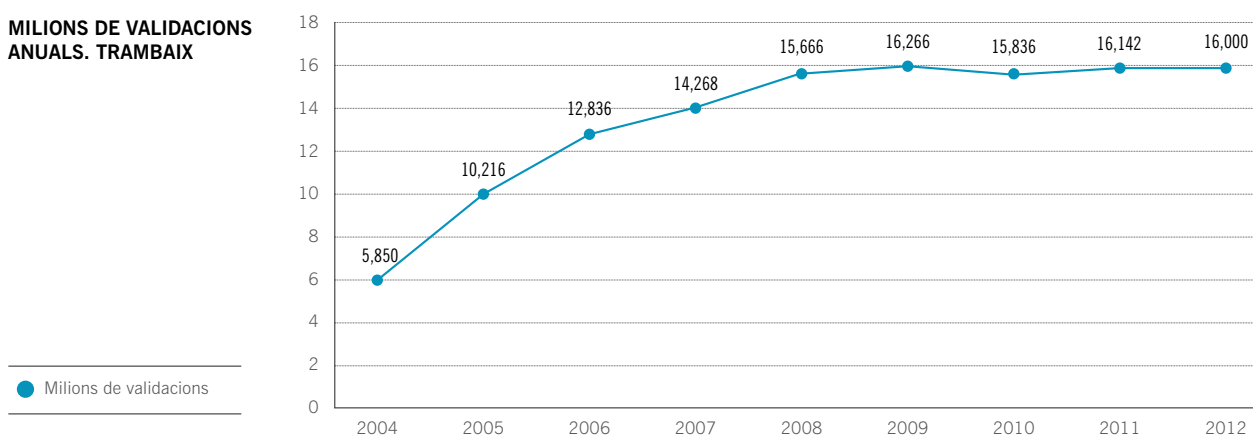
Operació

En el 2012 s'han registrat un total de 16.000.347 validacions, les quals representen un descens de 142.116 validacions respecte a l'any anterior (-0,88 %). Això suposa un detriment mensual mitjà d'11.850 validacions.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes d'octubre, amb un total d'1.568.600 validacions.

A continuació s'adjunta una gràfica de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambaix, així com una altra gràfica representativa de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2012. Aquesta reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.

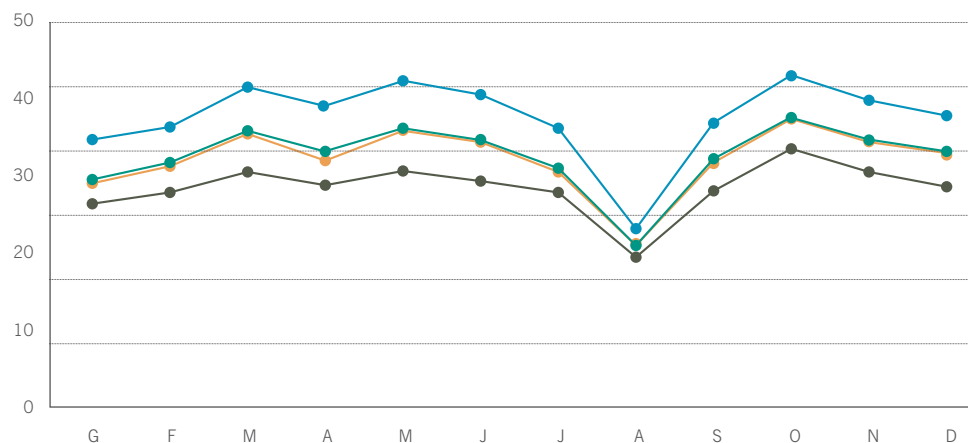
MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBAIX



EVOLUCIÓ DE LA CÀRREGA MITJANA PER EXPEDICIÓ. TRAMBAIX

UNITATS:
NOMBRE D'USUARIS / MES

- Línia T1
- Línia T2
- Línia T3
- Mitjana

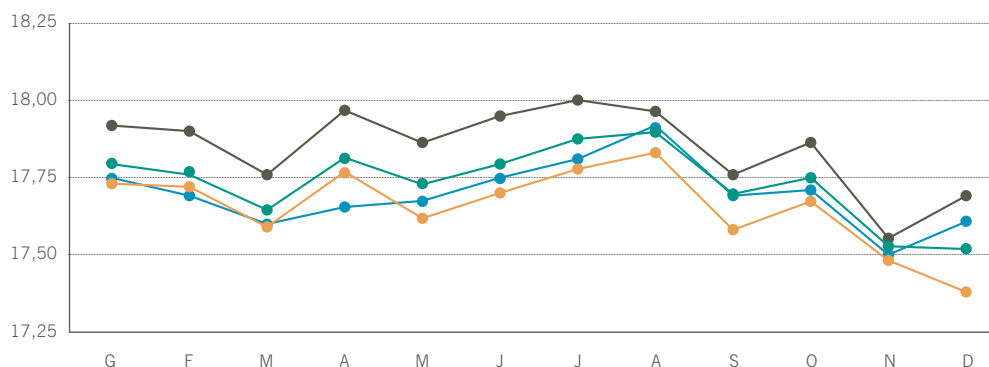


La velocitat comercial durant el 2012 s'ha mantingut en valors semblants als de 2011, entorn dels 17,75 km/h. Tanmateix, els últims mesos de l'any, novembre i desembre, s'ha produït un lleuger descens de la velocitat comercial en les tres línies, de manera que s'han assolit valors al voltant dels 17,5 km/h. A continuació s'adjunta una gràfica amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBAIX

UNITATS:
KM/H / MES

- Línia T1
- Línia T2
- Línia T3
- Mitjana



Inspeccions i seguiment de l'operació

Durant l'any 2012 s'ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 per a la supervisió detallada de l'estat de la plataforma, les instal·lacions tramviàries i les dades clau de qualitat del servei.

La detecció i resolució d'incidències en la plataforma ha permès millorar l'estat de conservació de la infraestructura tramviària i ha contribuït al fet que els usuaris del servei en facin una valoració altament positiva.

La supervisió de l'estat de les infraestructures consisteix en inspeccions de periodicitat setmanal a diferents trams de la plataforma, on es revisen els principals elements, com ara l'estat del sistema de drenatge, la conservació dels elements d'urbanització, l'estat del conjunt de senyalització i semaforització, i els elements d'informació i ús públic situats a les estacions, entre d'altres.

Els resultats d'aquestes inspeccions es comuniquen a la societat concessionària perquè els inclogui dins del seu programa de manteniment i reparacions, i se'n supervisa la correcta resolució.

INCIDÈNCIA EN LA SENYALITZACIÓ

- A Abans
- D Després



INCIDÈNCIA EN EL SISTEMA DE DRENATGE

- A Abans
- D Després





Tramvia Sant Martí – Besòs

Aspectes contractuals

Durant l'any 2012, el contracte de concessió del Tram-besòs ha estat objecte d'una actualització. En data 14 de novembre de 2012 se'n signà el corresponent text refós, amb data de vigència 1 de gener de 2012.

Els objectius que han motivat la modificació del contracte de concessió han estat diversos: elaborar un document contractual únic i complet; convenir plans d'acció contra el frau i el vandalisme i de millora de la seguretat que s'aniran implementant de manera gradual; optimitzar els costos de producció dels serveis tramviaris; i establir una nova corba objectiu de demanda més ajustada a les expectatives de creixement real del sistema tramviari.

Així mateix, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar l'abril de 2012 el nou Projecte d'explotació del Trambesòs que incorpora dos dels objectius del text refós: reforça les mesures per la lluita contra el frau i el vandalisme, i optimitza els recursos d'explotació. A més, aquest document incorpora la definició tècnica i de serveis de totes les fases d'operació des de la posada en servei de la xarxa, i descriu la metodologia de l'operació pel que fa a plans de manteniment, organització de l'explotació, etc.

El Projecte d'Explotació deixa constància del personal d'inspecció i seguretat necessari, així com la gestió i el manteniment del nou sistema de videovigilància previst per millorar la seguretat i la lluita contra el frau i el vandalisme. Aquestes millores s'aniran implementant de manera gradual.

Respecte de l'optimització dels recursos de producció dels serveis tramviaris, el Projecte d'Explotació defineix les característiques tècniques del nou esquema de servei vigent des del 20 de febrer de 2012. Aquest nou disseny organitza les línies T5 i T6 amb un tram comú entre Glòries i Parc del Besòs, i dues branques fins a Gorg i Estació de Sant Adrià, adaptant alhora les freqüències a la demanda.

Operació

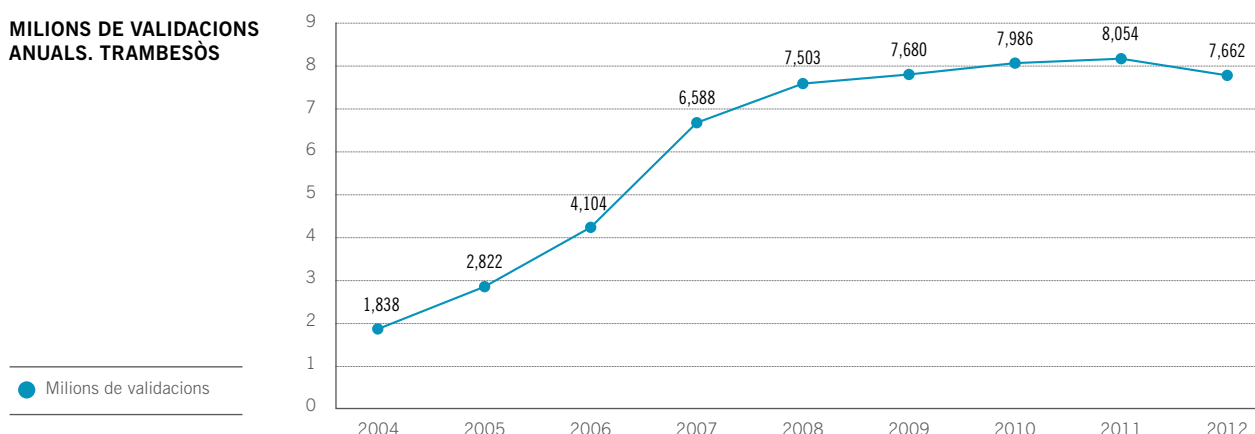
L'any 2012, el Trambesòs ha experimentat un descens en el nombre d'usuaris, i ha aconseguit un total de 7.661.827 validacions, que representen un detriment de 391.684 validacions respecte a l'any anterior (-4,86 %). Aquesta xifra suposa una mitjana de 32.640 validacions mensuals menys que el 2011.

El nombre màxim de validacions mensuals es va assolir el mes de maig, amb un total de 712.431 validacions.

El gruix de la demanda del Trambesòs recau sobre la línia T4, la qual transporta aproximadament el 70 % dels usuaris.

A continuació s'adjunta una gràfica de les validacions anuals des de la posada en servei del Trambesòs, així com una gràfica representativa de l'evolució de la càrrega mitjana mensual per expedició durant l'any 2012. Aquesta gràfica reflecteix l'ocupació mitjana dels tramvies mes a mes.

MILIONS DE VALIDACIONS ANUALS. TRAMBESÒS

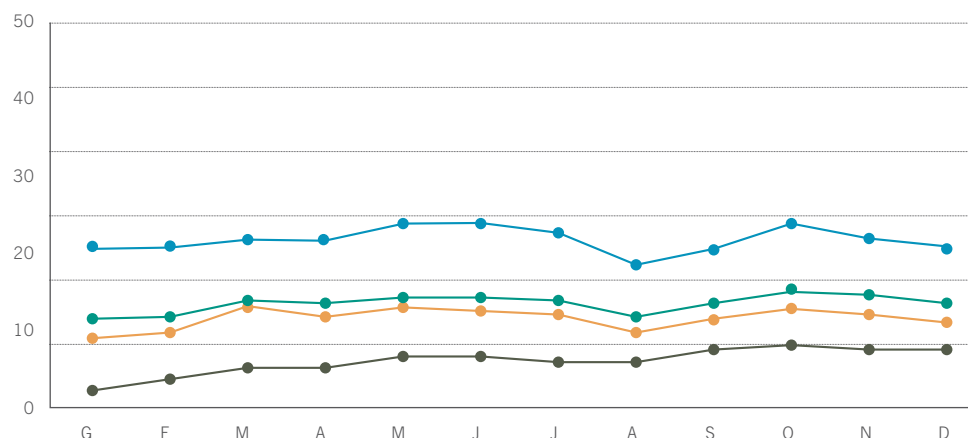




EVOLUCIÓ DE LA CÀRREGA MITJANA PER EXPEDICIÓ. TRAMBESÒS

UNITATS:
NOMBRE D'USUARIS / MES

- Línia T4
- Línia T5
- Línia T6
- Mitjana

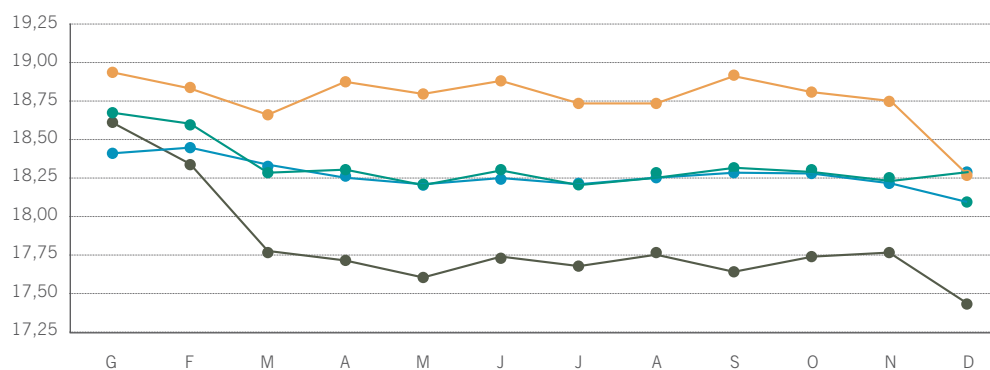


Respecte de la velocitat comercial, cal esmentar que arran del canvi de fase d'exploació del 20 de febrer de 2012, la velocitat mitjana de la línia T6 ha patit una disminució i s'ha situat en valors que estan entorn dels 17,5-18,0 km/h. Tot i així, la velocitat mitjana del conjunt de les tres línies del Trambesòs roman per damunt dels 18 km/h. A continuació s'adjunta una gràfica amb l'evolució de les velocitats comercials de cada línia mes a mes, així com la velocitat mitjana resultant de la ponderació de les tres línies.

VELOCITAT COMERCIAL MITJANA. TRAMBESÒS

UNITATS:
KM/H / MES

- Línia T4
- Línia T5
- Línia T6
- Mitjana



Inspeccions i seguiment de l'operació

Durant l'any 2012 s'ha continuat el programa iniciat per l'ATM l'any 2009 per a la supervisió detallada de l'estat de la plataforma, les instal·lacions tramviàries i les dades clau de qualitat del servei.

La detecció i resolució d'incidències a la plataforma ha permès millorar l'estat de conservació de la infraestructura tramviària i ha contribuït al fet que els usuaris del servei en facin una valoració altament positiva.

La supervisió de l'estat de les infraestructures consisteix en inspeccions de periodicitat setmanal a diferents trams de la plataforma, on es revisen els principals elements, com ara l'estat del sistema de drenatge, la conservació dels elements d'urbanització, l'estat del conjunt de senyalització i semaforització, i els elements d'informació i ús públic situats a les estacions, entre d'altres.

Els resultats d'aquestes inspeccions es comuniquen a la societat concessionària perquè els inclogui dins del seu programa de manteniment i reparacions, i se'n supervisa la correcta resolució.

INCIDÈNCIA EN ESTACIÓ

A Abans
D Després



Evolució de la demanda del sistema tramviari

	TRAMBAIX		
	2011	2012	TAM*
Gener	1.344.300	1.427.980	16.226.143
Febrer	1.311.614	1.380.879	16.295.408
Març	1.451.579	1.465.141	16.308.970
Abril	1.280.654	1.268.841	16.297.157
Maig	1.500.217	1.456.462	16.253.402
Juny	1.355.861	1.377.519	16.275.060
Juliol	1.299.090	1.302.992	16.278.962
Agost	855.143	817.104	16.240.923
Setembre	1.416.180	1.222.193	16.046.936
Octubre	1.464.502	1.568.600	16.151.034
Novembre	1.465.640	1.408.003	16.093.397
Desembre	1.397.683	1.304.633	16.000.347
Total	16.142.463	16.000.347	

	TRAMBESÒS		
	2011	2012	TAM*
Gener	666.361	655.147	8.042.297
Febrer	631.121	611.991	8.023.167
Març	685.980	655.221	7.992.408
Abril	671.974	624.423	7.944.857
Maig	773.103	712.431	7.884.185
Juny	693.166	689.427	7.880.446
Juliol	699.548	683.401	7.864.299
Agost	567.883	545.445	7.841.861
Setembre	664.450	581.529	7.758.940
Octubre	698.530	683.880	7.744.290
Novembre	658.467	619.778	7.705.601
Desembre	642.928	599.154	7.661.827
Total	8.053.511	7.661.827	

(*) Taxa anual mòbil (últims 12 mesos)



Gestió de Rodalies de Catalunya

Rodalies de Catalunya és el nom que rep l'organització funcional en la qual s'han integrat els serveis de rodalia i regionals de titularitat de la Generalitat de Catalunya que presta Renfe Operadora a la regió metropolitana de Barcelona i a la resta de Catalunya.

A dia d'avui, Rodalies de Catalunya està configurada com una “estructura sense parets” amb una direcció que pertany al Departament de Territori i Sostenibilitat, la qual és exercida a través de la Secretaria de Territori i Mobilitat, i un operador (Renfe Operadora) dotat dels recursos humans i tècnics necessaris per prestar els serveis requerits per la Generalitat. La Secretaria de Territori i Mobilitat exerceix una part substancial de les seves funcions tutelars a través de l'ATM, que té encomanades les tasques següents:

- L'establiment de la gamma de títols de transport del servei de rodalia de Barcelona (tant els del Sistema Tarifari Integrat com els títols propis de l'operador) i l'aprovació de les seves tarifes.
- La coordinació tècnica dels serveis de Rodalies de Catalunya, la qual inclou el seguiment i la supervisió de la prestació dels serveis esmentats, la verificació que s'ajusten als nivells de qualitat establerts com a compromisos contractuals de l'operador, la formulació de propostes d'acció encaminades a la millora de l'oferta i la coordinació dels serveis de Rodalies de Catalunya amb la resta de serveis de transport públic de titularitat de la Generalitat.

El director tècnic de l'ATM és el coordinador tècnic de Rodalies de Catalunya i actua com a secretari de l'Òrgan mixt de coordinació i control Generalitat de Catalunya – Renfe Operadora, que presideix el secretari de Territori i Mobilitat.

Indicadors de servei a 31 de desembre de 2012

A continuació es presenten les dades principals que caracteritzen els serveis oferts per Rodalies de Catalunya a la regió metropolitana de Barcelona durant l'any 2012.

SERVEI DE RODALIA DE BARCELONA⁽¹⁾

OFERTA

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Trens-km (milers)	17.530	17.635	-0,6 %
Branques-km (milers)	29.743	30.033	-1,0 %
Places-km (milions)	8.190	8.134	+0,7 %

DEMANDA

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Viatgers (milers)	105.911	106.182	-0,3 %
Viatgers-km (milions)	2.251	2.257	-0,3 %

RENDIMENT

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Viatgers/tren	128	128	+0,0 %
Viatgers-km / places-km (%)	27,5	27,8	-1,0 %

NIVELL DE SERVEI

	2012	2011	2012 vs 2011 (%)
Puntualitat (%) ⁽²⁾	95,60	94,06	+1,6 %
Vel. comercial (km/h)	49,22	49,03	+0,4 %
Nre. reclamacions	15.159	13.099	+15,7 %
Incidències rellevants ⁽³⁾	333	374	-11,0 %
Nre. de trens afectats ⁽⁴⁾	9.275	12.826	-27,7 %
Índex de qualitat percebuda	6,15	6,71	-8,3 %
Satisfacció percebuda (%) ⁽⁵⁾	49,0	62,4	-21,5 %

(1) Dades acumulades des de l'1 de gener fins al 31 de desembre. // (2) Tren arribats a destinació amb menys de 3 minuts de retard. // (3) Incidències que han produït una pèrdua global de temps de circulació superior als 100 minuts (calculada com la suma del temps perdut per cada tren afectat). // (4) Nombre total de serveis afectats per incidències rellevants. // (5) Viatgers que es declaren molt o força satisfets.



Principals realitzacions durant l'any 2012

La millora de qualitat en l'àmbit del servei de rodalia de Barcelona s'emmarca principalment en el Pla d'Acció 2010-2012 de Rodalies de Catalunya, dotat amb un pressupost plurianual de 50 M€. Durant l'any 2012, les realitzacions més destacades han estat les següents:

PROGRAMA DE MILLORA DE L'OFERTA I NOUS SERVEIS

Adequació dels horaris de la línia R8 per facilitar la connectivitat amb la línia R2 a Montmeló i Granollers (juny 2012).

Circulació els caps de setmana i festius del "Tren Blanc", servei estacional de la línia R3 per a la temporada d'esquí. A partir de la temporada 2012-2013, prolongació del servei de La Molina fins a Puigcerdà.

Millores per als estudiants de la línia R3: des del 3 de setembre de 2012 el tren Barcelona (07.10) – Vic ha avançat la seva sortida de Barcelona a les 07.01 h per arribar a Vic a les 08.24 h, amb la finalitat de facilitar el desplaçament dels estudiants de la Universitat de Vic.



PROGRAMA DE MILLORA DEL CONFORT EN LA CADENA DE TRANSPORT

Nova estació de Montmeló (R2 Nord i R8), amb motiu de la posada en servei de les noves infraestructures ferroviàries d'ample convencional que inclouen el soterrament del ferrocarril en aquest municipi. La nova estació disposa d'un edifici de viatgers amb una superfície aproximada de 1.250 m² i de 2 andanes subterrànies de 240 m de longitud, i és plenament accessible (obra executada per Adif).

Rehabilitació i/o pintura d'edificis, façanes, marquesines, etc., de les estacions de Sant Vicenç de Castellet, Montcada i Reixac, Els Monjos, Sant Sadurní, Cerdanyola Universitat, Torre Baró i Sant Feliu de Llobregat.

Programa d'accions puntuals en estacions:

- Sant Feliu de Llobregat: millora d'andanes, pas inferior, pàrquing i tancament (novembre 2012).
- Cerdanyola Universitat: millores aparcament (novembre 2012).
- Montmeló: vinilat i protecció dels cristalls de l'edifici de l'estació (desembre 2012).

PROGRAMA COMERCIAL, MARC TARIFARI I LLUITA CONTRA EL FRAU

El gener de 2012 s'implanten diverses mesures per harmonitzar la política de descomptes per a tarifes especials i socials (nens, grups, joves...) amb les condicions i els descomptes aplicats per la resta d'operadors de la regió metropolitana de Barcelona:

- Bitllet d'anada i retorn: el viatge de retorn es podrà realitzar fins a la finalització del servei regular de l'endemà de la seva emissió.
- S'amplia la validesa del Bonotren fins a 60 dies.
- El bitllet de nen passa a ser gratuït per a menors de 4 anys com en la resta d'operadors de l'àrea de Barcelona.

Ampliació de la gamma de títols: nou abonament trimestral (des de l'agost de 2012).

Millores en les plataformes digitals d'informació (web Rodalies de Catalunya i mòbil). El web de Rodalies de Catalunya incorpora, a través de la nova consulta d'horaris, informació sobre l'estalvi ecològic per al medi ambient i per a la salut.

Adaptació del display exterior dels trens de Rodalies de Catalunya, amb la incorporació del codi de línia més la destinació.

Campanya de comunicació connexions Trambesòs – Rodalies de Catalunya (juny 2012).

Nova imatge exterior en trens Civia: 8 el 2012.



L'opinió dels usuaris

Per raons contractuals, l'enquesta d'opinió que Renfe Operadora efectua anualment als usuaris de Rodalies de Catalunya es va realitzar en una sola onada durant el període novembre–desembre de 2012, en dates properes a diversos conflictes laborals que van ocasionar alteracions importants en el servei. Aquesta circumstància pot haver tingut una incidència important en la percepció subjectiva de la qualitat del servei per part dels viatgers.

Els resultats agregats del sondeig d'opinió efectuat entre els usuaris dels serveis de rodalia de Barcelona mostren descensos importants tant en l'índex global de qualitat percebuda (6,15 el 2012 vs 6,71 el 2011) com en el percentatge de clients que es declaren satisfets o molt satisfets del servei (49 % el 2012 vs 62 % el 2011). Per línies, les millors valoracions recauen sobre les línies R7, R2 sud i R2 nord. Pel que fa als diferents aspectes pels quals s'ha demanat, en destaca la valoració de la facilitat en l'arribada a les estacions, la comoditat i el confort dels trens, la velocitat comercial i la netedat de les estacions i dels trens, tot i que la globalitat dels indicadors davallen respecte al 2011.

SERVEI DE RODALIA DE BARCELONA

LÍNIA		IQP 2012	IQP 2011	DIF 2012/2011
Global rodalia Barcelona		6,15	6,71	-0,56
R1	Maçanet M. – Mataró – l'Hospitalet / Molins R.	6,08	6,91	-0,83
R2	St. Vicenç Calders – Vilanova – Barcelona Barcelona – Granollers C. – Maçanet	6,39	6,91	-0,52
		6,32	6,94	-0,62
R3	L'Hospitalet – Vic – Puigcerdà	5,84	5,82	+0,02
R4	St. Vicenç Calders – Martorell – Barcelona Barcelona – Terrassa – Manresa	5,88	6,47	-0,59
		6,18	6,44	-0,26
R7	Barcelona – St. Andreu Arenal – Cerdanyola UAB	6,41	6,62	-0,21
R8	Martorell – Granollers Centre	6,04	6,91	-0,87

Nota: IQP = Índex Global de Qualitat Percebuda

SERVEI DE RODALIA DE BARCELONA

CONCEPTE	2012	2011	DIF 2012/2011
Fiabilitat del transport de rodalia	5,71	6,49	-0,78
Oferta general de trens	5,89	6,43	-0,54
Velocitat	6,36	6,83	-0,47
Facilitat d'arribada a l'estació	6,66	7,22	-0,56
Comoditat/confort de l'estació	6,15	6,80	-0,65
Comoditat/confort del tren	6,40	7,10	-0,70
Netedat d'estacions i trens	6,32	6,99	-0,67
Informació al client	6,06	6,38	-0,32
Condicions econòmiques	4,60	5,44	-0,84
Seguretat	5,75	6,20	-0,45
Actitud del personal	6,24	6,85	-0,61
Relació amb el client	5,70	6,41	-0,71

Sistema Tarifari Integrat

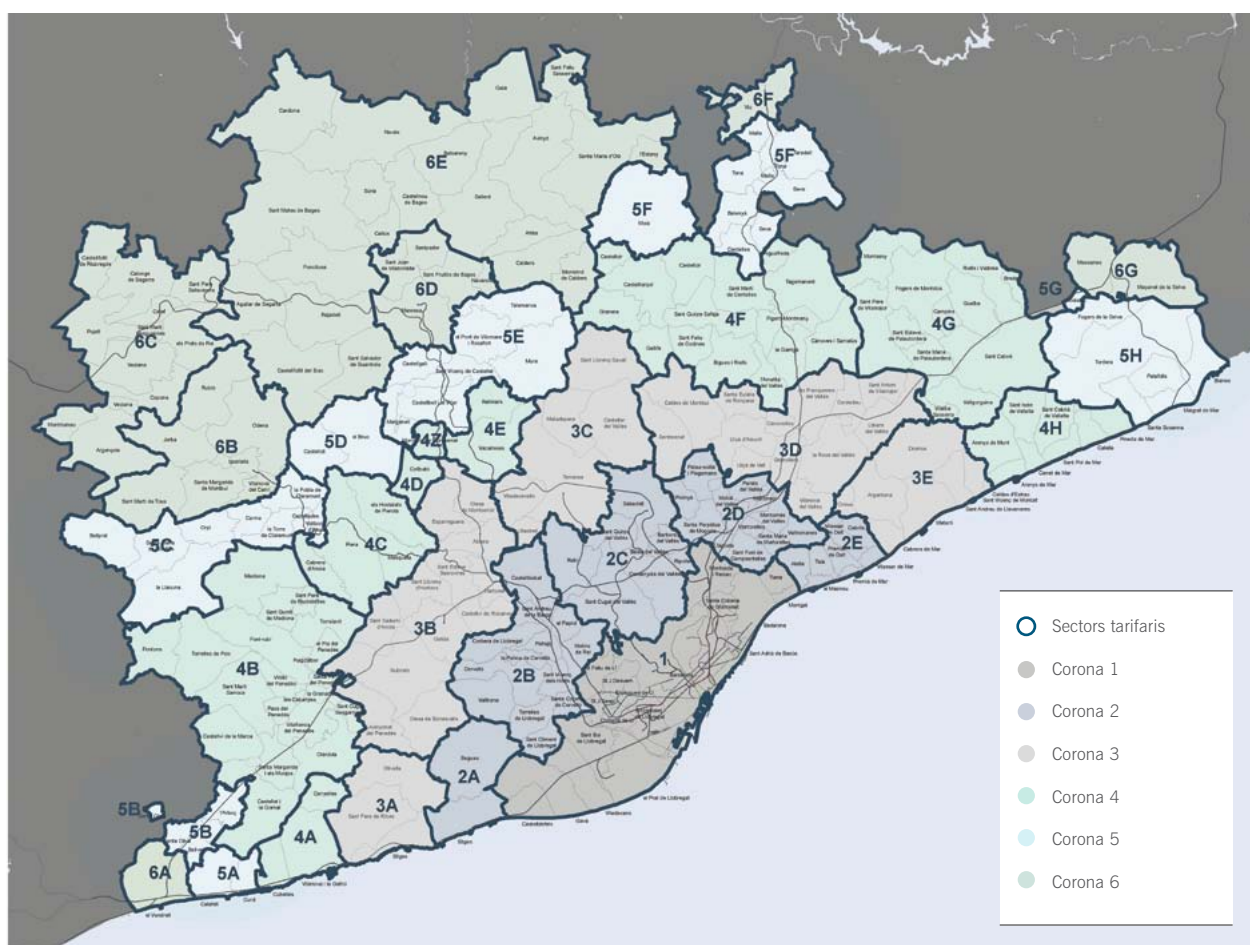
Zonificació del Sistema Tarifari Integrat

El projecte de la integració tarifària al conjunt de la regió metropolitana de Barcelona, promogut per les administracions consorciades, va ser aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM el 15 de novembre de 2000 i tenia com a objectius:

- Crear un sistema de tarifes fàcil d'entendre i basat en principis acceptats pels usuaris.
- Afavorir la percepció del sistema metropolità de transport públic col·lectiu com a xarxa integrada.
- Contribuir a posicionar el transport públic com a sistema atractiu per als usuaris.

El territori del Sistema Tarifari Integrat (STI) de l'àrea de Barcelona abasta un total de 253 municipis i una població de més de 5,6 milions d'habitants.

MAPA DEL SISTEMA TARIFARI INTEGRAT



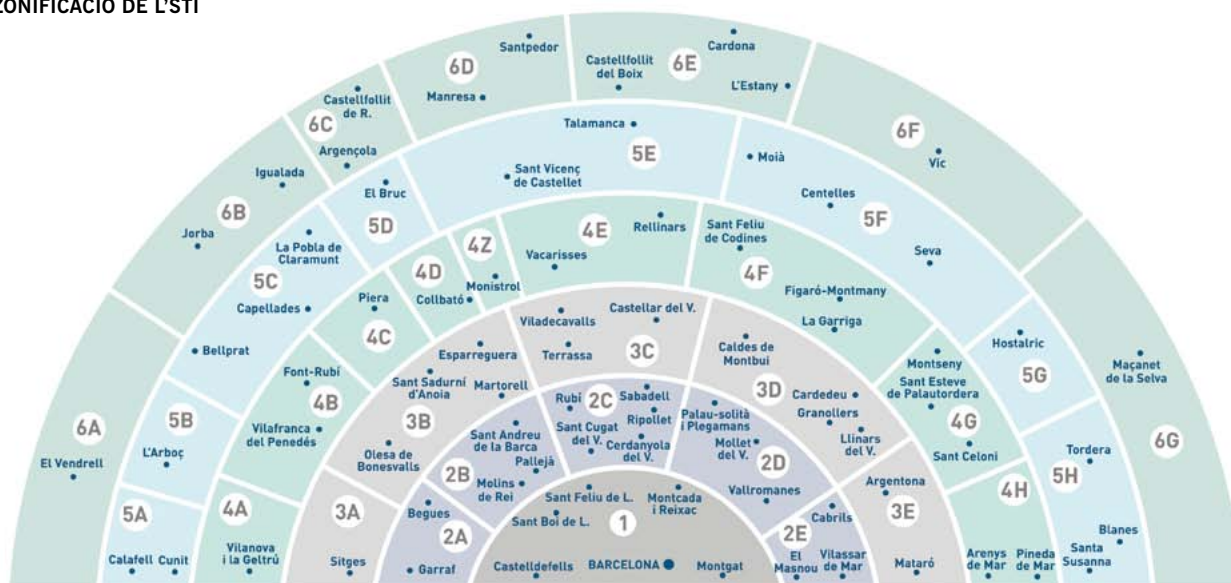


El territori s'ha dividit en 6 corones tarifàries i diversos sectors. Les corones són concèntriques al voltant de la corona 1, formada pels 18 municipis de l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) que integraven l'antiga Entitat Metropolitana del Transport (EMT), i es defineixen en funció de la distància quilomètrica. Els sectors s'han

establert basant-se en els diferents corredors de trànsit, evitant dividir les àrees d'influència de les capitals i les polaritats comarcals.

Es denomina zona tarifària l'àrea resultant de la intersecció de corones i sectors.

ZONIFICACIÓ DE L'STI





RELACIÓ DELS MUNICIPIS INTEGRATS I LA ZONA TARIFÀRIA A LA QUAL PERTANYEN

MUNICIPI	ZONA TARIFÀRIA	MUNICIPI	ZONA TARIFÀRIA	MUNICIPI	ZONA TARIFÀRIA	MUNICIPI	ZONA TARIFÀRIA
Abrera	3B	Collbató	4D	Olièrdola	4B	St. Pere de Riudebitlles	4B
Aguilar de Segarra	6E	Copons	6C	Olesa de Bonesvalls	3B	St. Pere de Vilamajor	4G
Aiguafreda	4F	Corbera de Llobregat	2B	Olesa de Montserrat	3B	St. Pere Sallavinera	6C
Alella	2E	Cornellà de Llobregat	1	Olivella	3A	St. Pol de Mar	4 h
l'Ametlla del Vallès	4F	Cubelles	4A	Orpí	5C	St. Quintí de Mediona	4B
l'Arboç	5B	Cunit	5A	Òrrius	3E	St. Quirze del Vallès	2C
Arenys de Mar	4 h	Dosrius	3E	Pacs del Penedès	4B	St. Quirze Safaja	4F
Arenys de Munt	4 h	Esparreguera	3B	Palafolls	5 h	St. Sadurní d'Anoia	3B
Argençola	6C	Esplugues de Llobregat	1	Palau-solità i Plegamans	2D	St. Salvador de Guardiola	6E
Argentona	3E	l'Estanty	6E	Pallejà	2B	St. Vicenç de Castellet	5E
Artés	6E	Figaró-Montmany	4F	la Palma de Cervelló	2B	St. Vicenç de Montalt	3E
Avinyó	6E	Fogars de la Selva	5 h	el Papiol	2B	St. Vicenç dels Horts	2B
Avinyonet del Penedès	3B	Fogars de Montclús	4G	Parets del Vallès	2D	Sta. Coloma de Cervelló	2B
Badalona	1	Fonollosa	6E	Piera	4C	Sta. Coloma de Gramenet	1
Badia del Vallès	2C	Font-rubí	4B	Pineda de Mar	4 h	Sta. Eulàlia de Ronçana	3D
Balenya	5F	les Franqueses del Vallès	3D	el Pla del Penedès	4B	Sta. Fe del Penedès	4B
Balsareny	6E	Gaià	6E	la Pobla de Claramunt	5C	Sta. Margarida de Montbui	6B
Barberà del Vallès	2C	Gallifa	4F	Polinyà	2D	Sta. Margarida i els Monjos	4B
Barcelona	1	Garraf (Sitges)	2A	el Pont de Vilomara i Rocafort	5E	Sta. Maria de Martorelles	2D
Begues	2A	la Garriga	4F	Pontons	4B	Sta. Maria de Miralles	5C
Bellprat	5C	Gavà	1	el Prat de Llobregat	1	Sta. Maria de Palautordera	4G
Bellvei	5B	Gelida	3B	els Prats de Rei	6C	Sta. Maria d'Oió	6E
Bigues i Riells	4F	la Granada	4B	Premià de Dalt	2E	Sta. Oliva	5B
Blanes	5 h	Granera	4F	Premià de Mar	2E	Sta. Perpètua de Mogoda	2D
Breda	4G	Granollers	3D	Puigdàlber	4B	Sta. Susanna	5 h
el Bruc	5D	Gualba	4G	Pujalt	6C	Santpedor	6D
les Cabanyes	4B	l'Hospitalet de Llobregat	1	Rajadell	6E	Sentmenat	3D
Cabrera d'Anoia	4C	els Hostalets de Pierola	4C	Rellinars	4E	Seva	5F
Cabrera de Mar	3E	Hostalric	5G	Riells i Viabrea	4G	Sitges	3A
Cabrils	2E	Igualada	6B	Ripollat	2C	Subirats	3B
Calaf	6C	Jorba	6B	la Roca del Vallès	3D	Súria	6E
Calafell	5A	la Llacuna	5C	Rubí	2C	Tagamanent	4F
Calders	6E	la Llagosta	2D	Rubió	6B	Talamanca	5E
Caldes de Montbui	3D	Lliçà d'Amunt	3D	Sabadell	2C	Taradell	5F
Caldes d'Estrac	3E	Lliçà de Vall	3D	Sallent	6E	Teià	2E
Calella	4 h	Llinars del Vallès	3D	St. Adrià de Besòs	1	Terrassa	3C
Callús	6E	Maçanet de la Selva	6G	St. Andreu de la Barca	2B	Tiana	1
Calonge de Segarra	6C	Malgrat de Mar	5 h	St. Andreu de Llavaneres	3E	Tona	5F
Campins	4G	Malla	5F	St. Antoni de Vilamajor	3D	Tordera	5 h
Canet de Mar	4 h	Manresa	6D	St. Boi de Llobregat	1	la Torre de Claramunt	5C
Canovelles	3D	Marganell	5E	St. Cebrià de Vallalta	4 h	Torrelavit	4B
Cànoves i Samalús	4F	Martorell	3B	St. Celoni	4G	Torrelles de Foix	4B
Canyelles	4A	Martorelles	2D	St. Climent de Llobregat	2B	Torrelles de Llobregat	2B
Capellades	5C	el Masnou	2E	St. Cugat del Vallès	2C	Ullastrell	3C
Cardedeu	3D	Masquefa	4C	St. Cugat Sesgarrigues	4B	Vacarisses	4E
Cardona	6E	Massanes	6G	St. Esteve de Palautordera	4G	Vallbona d'Anoia	5C
Carme	5C	Matadepera	3C	St. Esteve Sesrovires	3B	Vallgorguina	4G
Castellar del Vallès	3C	Mataró	3E	St. Feliu de Codines	4F	Vallirana	2B
Castellbell i el Vilar	5E	Mediona	4B	St. Feliu de Llobregat	1	Vallromanes	2D
Castellbisbal	2B	Moià	5F	St. Feliu Sasserra	6E	Veciana	6C
Castellcir	4F	Molins de Rei	2B	St. Fost de Campsentelles	2D	el Vendrell	6A
Castelldefels	1	Mollet del Vallès	2D	St. Fruitós de Bages	6D	Vic	6F
Castellet i la Gornal	4B	Monistrol de Calders	6E	St. Iscle de Vallalta	4 h	Viladecans	1
Castellfollit de Riubregós	6C	Monistrol de Montserrat	4Z	St. Joan de Vilatorrada	6D	Viladecavalls	3C
Castellfollit del Boix	6E	Montcada i Reixac	1	St. Joan Despí	1	Vilafranca del Penedès	4B
Castellgalí	5E	Montgat	1	St. Just Desvern	1	Vilalba Sasserra	4G
Castellnou de Bages	6E	Montmaneu	6C	St. Llorenç d'Hortons	3B	Vilanova del Camí	6B
Castellolí	5D	Montmeló	2D	St. Llorenç Savall	3C	Vilanova del Vallès	3D
Castellterçol	4F	Montornès del Vallès	2D	St. Martí de Centelles	4F	Vilanova i la Geltrú	4A
Castellví de la Marca	4B	Montseny	4G	St. Martí de Tous	6B	Vilassar de Dalt	2E
Castellví de Rosanes	3B	Mura	5E	St. Martí Sarroca	4B	Vilassar de Mar	2E
Centelles	5F	Navarces	6D	St. Martí Sesgueioles	6C	Vilobí del Penedès	4B
Cerdanyola del Vallès	2C	Navàs	6E	St. Mateu de Bages	6E		
Cervelló	2B	Òdena	6B	St. Pere de Ribes	3A		

Gamma de títols integrats i tarifes

La gamma de títols integrats vigent l'any 2012 és la següent:



T-10

10 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Títol multipersonal i horari.



T-50/30

50 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol unipersonal i horari.



T-70/30

70 desplaçaments integrats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones). Validesa: 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol multipersonal i horari.



T-Mes

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones) en les zones delimitades per la primera validació. Validesa: 30 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol personalitzat mitjançant DNI, NIE o passaport.



T-Trimestre

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones) en les zones delimitades per la primera validació. Validesa: 90 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol personalitzat mitjançant DNI, NIE o passaport.



T-Jove

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones) en les zones delimitades per la primera validació. Validesa: 90 dies consecutius des de la primera cancel·lació. Títol personalitzat mitjançant DNI, NIE o passaport, i per a persones menors de 25 anys.



T-Dia

Desplaçaments il·limitats en tots els modes de transport segons les zones a travessar (d'1 a 6 zones) en les zones delimitades per la primera validació. Validesa: 1 dia des de la primera cancel·lació fins a l'aturada del servei. Títol unipersonal.



L'any 2012 hi ha hagut dos períodes tarifaris atès que a partir de l'1 de setembre, en aplicació del Reial decret- llei 20/2012 de 13 de juliol, va establir-se un nou tipus impositiu d'IVA reduït que va passar del 8 % al 10 %.

Els preus aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM per a cada un d'aquests dos períodes van ser:

TARIFES A 1 DE GENER DE 2012
(FINS AL 31 D'AGOST DE 2012)

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES
T-10	9,25	18,40	25,05	32,20	37,00	39,35
T-50/30	37,00	62,15	87,20	108,50	128,10	142,50
T-70/30	51,80	75,30	103,50	126,50	145,00	157,00
T-Mes	50,00	73,50	99,50	118,00	135,50	145,00
T-Trimestre	135,00	200,00	275,00	325,00	370,00	385,00
T-Jove	100,00	147,00	199,00	236,00	271,00	290,00
T-Dia	6,95	10,95	13,75	15,50	17,50	19,60
T-2 Comerç	1,95					

TARIFES A 1 DE SETEMBRE DE 2012
(FINS AL 31 DE DESEMBRE DE 2012)

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES
T-10	9,45	18,75	25,50	32,80	37,70	40,10
T-50/30	37,70	63,30	88,80	110,50	130,45	145,15
T-70/30	52,75	76,70	105,40	128,85	147,70	159,90
T-Mes	50,95	74,85	101,35	120,20	138,00	147,70
T-Trimestre	137,50	203,70	280,10	331,00	376,85	392,15
T-Jove	101,85	149,70	202,70	240,35	276,00	295,35
T-Dia	7,00	11,15	14,00	15,80	17,80	19,95
T-2 Comerç	1,95					

Targetes amb descompte per a famílies monoparentals i famílies nombroses

El desembre de 2009 el Consell d'Administració de l'ATM, en desenvolupament de l'Ordre PTO/179/2009, de 6 d'abril, va aprovar la creació d'una gamma de títols per a famílies nombroses amb descomptes sobre el preu del títol del Sistema Tarifari Integrat de referència: del 20 % per a famílies nombroses de categoria general, i del 50 % per a famílies nombroses de categoria especial, sobre títols personals de transport (T-Mes, T-Trimestre i T-Jove).

Al Decret 139/2010, d'11 d'octubre, es va fer extensiu el descompte a les famílies monoparentals, i va entrar en vigor l'1 de gener de 2011. A partir del mateix decret es va crear així mateix un nou títol integrat T-FM/FN 70/90 específic per a les famílies monoparentals i nombroses que permet fer 70 desplaçaments durant un període de 90 dies des de la seva primera validació (en les versions de categoria general i categoria especial), a qualsevol membre de la família o a diversos simultàniament. La bonificació d'aquest nou títol és del 20 % –sobre el preu unitari per viatge de la targeta T-10– per a famílies de categoria general i del 50 % per a famílies de categoria especial.

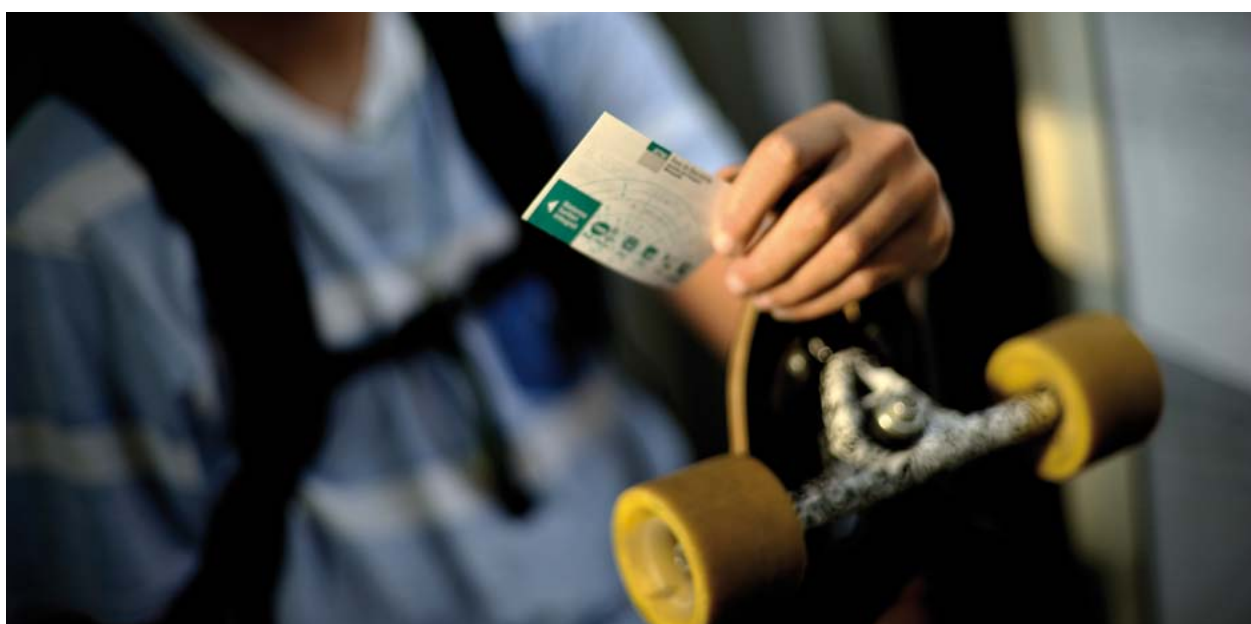
La gamma actual de títols per a famílies monoparentals i nombroses, títols personalitzats amb el DNI i el carnet de família monoparental o nombrosa, és la següent:

- T-Mes FM/FN general
- T-Mes FM/FN especial
- T-Trimestre FM/FN general
- T-Trimestre FM/FN especial
- T-Jove FM/FN general
- T-Jove FM/FN especial
- T-FM/FN 70/90 general
- T-FM/FN 70/90 especial

Durant l'any 2012 s'han adquirit 117.972 títols amb descomptes per a famílies monoparentals i nombroses, que suposa un increment del 73,4 % respecte a l'any anterior. La utilització d'aquests títols de transport ha assolit la xifra de 13,4 milions de validacions, un 85,7 % superior a la de l'any 2011.

INCREMENT DE VALIDACIONS

TÍTOL	ANY 2012	ANY 2011	INCREMENT 2011/2012	
			ABS.	%
Validacions T-FMFN	13.403.182	7.217.925	6.185	85,7 %
Nombre de títols adquirits	117.972	68.020	49.952	73,4 %



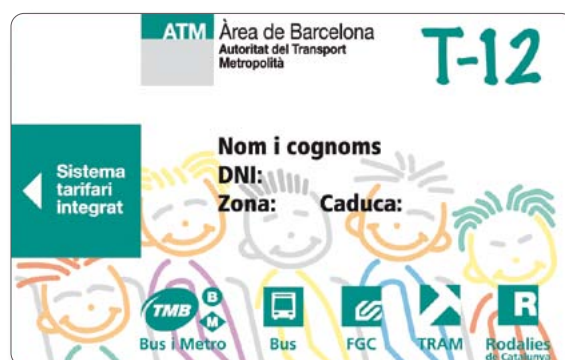
Targeta T-12

La targeta T-12 es va introduir el mes de setembre de 2009 com a títol de transport per als nens i nenes de 4 a 12 anys, i permet fer gratuïtament un nombre il·limitat de viatges en la xarxa de transport públic del Sistema Tarifari Integrat, dins la mateixa zona tarifària on resideixi el menor. El desembre de 2011 es va ampliar la seva validesa incloent els nens i nenes de 13 anys d'edat com a beneficiaris d'aquesta targeta.

La targeta T-12 té un cost d'emissió i gestió de 35€ que és repercutit a l'usuari en la seva primera emissió, mentre que les renovacions són gratuïtes per al beneficiari i es realitzen de forma automàtica per part de l'Administració.

En data 31 de desembre de 2012, el nombre de nens i nenes que han sol·licitat la targeta des de l'inici del seu funcionament és de 123.645, desglossat en els següents àmbits:

	SOL·LICITUDS	%
Barcelona	75.022	60,7 %
Resta de la primera corona	30.390	24,6 %
Resta de l'STI	18.233	14,7 %
Total	123.645	100,0 %



D'aquestes targetes, un total de 97.995 es troben en funcionament a 31 de desembre de 2012, distribuïdes en els següents àmbits:

	TARGETES T-12	%
Barcelona	59.463	60,7 %
Resta de la primera corona	24.787	25,3 %
Resta de l'STI	13.745	14,0 %
Total	97.995	100,0 %

INCREMENT DE VALIDACIONS

TÍTOL	ANY 2012	ANY 2011	INCREMENT 2011/2012	
			ABS.	%
Validacions T-12	15.945.740	12.100.057	3.845.683	31,78 %

L'anàlisi per modes de transport l'any 2012 és el següent:

OPERADOR	VALIDACIONS T-12	%
Metro	5.781.140	36,26 %
Bus TB	5.080.985	31,86 %
Bus urbà i metropolità	3.023.557	18,96 %
Ferrovial	1.399.758	8,78 %
Tramvia	480.842	3,02 %
Bus interurbà	179.458	1,12 %
Total	15.945.740	100,00 %

Bonificació per a persones en situació d'atur

Amb l'objectiu de facilitar la mobilitat a les persones en situació d'atur i en procés actiu de cerca de feina, la Generalitat de Catalunya ha establert uns ajuts en el transport públic sempre que es compleixi un dels requisits següents:

- Percepció d'un subsidi per desocupació d'un import inferior al salari mínim interprofessional (SMI).
- Percepció de qualsevol altre ajut d'import inferior al SMI.
- No rebre cap ajut però constar com a demandant d'ocupació durant un mínim de 12 mesos i trobar-se en un procés de cerca de feina sota la tutoria del Servei d'Ocupació de Catalunya –SOC.

Per adquirir el títol de transport bonificat, la persona interessada ha d'obtenir un certificat (emès pel SEPE –Servicio Público de Empleo Estatal– o pel SOC) que acrediti que es compleix algun dels requisits anteriors. Un cop obtingut el certificat es pot adquirir el títol bonificat presentant-lo als centres d'atenció a l'usuari de les diferents empreses de transport.

En l'àmbit de l'ATM de Barcelona el preu de la T-Trimestre bonificada és equivalent al preu de 3 targetes T-10 d'1 zona (29,40€), i representa un descompte de prop d'un 80 % del preu de la targeta T-Trimestre d'1 zona.

L'ajut per a les persones en situació d'atur va començar a aplicar-se el dia 12 de març de 2012 i el nombre de targetes bonificades venudes l'any 2012 ha estat de 26.913.



Vendes i utilització del Sistema Tarifari Integrat

L'any 2012 s'ha recaptat per la venda de títols integrats 451.846.137,73€, sense IVA.

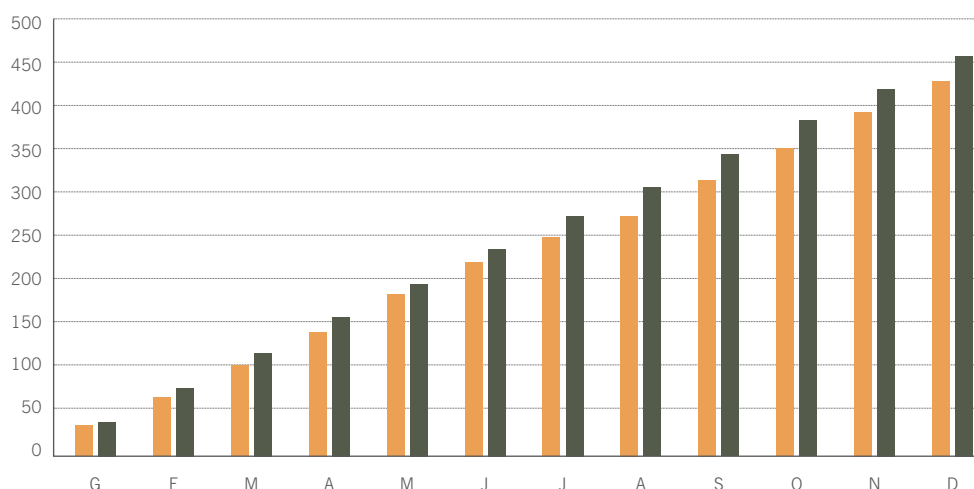
La recaptació de l'exercici 2012 representa un creixement del 6,71 % respecte a les vendes de títols integrats del tancament de l'any 2011, que va ser de 423.439.874,81 € sense IVA.

La recaptació mensual acumulada de l'any 2012 respecte a l'any 2011 es representa en el gràfic següent:

VENDES ATM ACUMULADES

UNITATS:
MILIONS D'EUROS / MES

● Vendes acumulades 2012
● Vendes acumulades 2011





La distribució de la recaptació per títols integrats i nombre de zones ha estat la següent:

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	2.609.122,33	87.746,64	39.426,15	27.504,44	10.723,46	11.739,54	2.786.262,57	0,62%
T-10	250.514.674,26	37.264.922,60	18.893.878,88	5.707.892,27	2.029.832,69	4.402.081,22	318.813.281,92	70,56%
T-50/30	52.422.536,68	10.878.731,76	5.518.420,31	1.377.110,45	258.797,14	293.451,37	70.749.047,73	15,66%
T-Mes	24.946.998,13	3.661.274,13	1.210.704,47	479.558,75	136.249,11	317.668,75	30.752.453,33	6,81%
Car sharing						539.125,00	539.125,00	0,12%
T-Trimestre	2.230.000,00	634.440,46	157.871,93	77.637,29	21.240,70	69.871,69	3.191.062,07	0,71%
T-Jove	6.730.405,03	4.370.483,86	1.853.530,60	1.057.148,61	255.432,93	600.387,94	14.867.388,96	3,29%
T-70/30	1.681.025,99	586.795,12	256.821,12	165.624,85	70.891,31	59.455,63	2.820.614,02	0,62%
Bonificació aturats	647.616,18	17.701,65	19.531,28	4.246,08	1.183,51	2.084,77	692.363,48	0,15%
T-Mes FM/FN G	827.067,45	285.362,83	154.352,76	68.527,87	23.486,18	28.785,36	1.387.582,44	0,31%
T-Trimestre FM/FN G	159.400,00	59.701,63	14.463,55	4.814,71	2.192,69	2.851,84	243.424,42	0,05%
T-Jove FM/FN G	931.139,95	669.153,96	279.633,46	160.831,23	36.132,04	97.526,72	2.174.417,36	0,48%
T-2 Comerç	11.663,63						11.663,63	0,00%
T-Mes FM/FN E	378.297,74	149.002,35	86.481,24	29.446,58	6.963,01	15.171,88	665.362,81	0,15%
T-Trimestre FM/FN E	78.187,50	19.444,28	9.039,45	3.310,10	1.027,84	1.604,29	112.613,46	0,02%
T-Jove FM/FN E	304.605,85	226.540,27	78.036,94	46.001,10	13.675,03	33.029,58	701.888,76	0,16%
T-FM/FN 70/90 G	632.467,72	57.258,98	29.092,03	5.674,89	3.453,68	4.897,54	732.844,83	0,16%
T-FM/FN 70/90 E	336.578,91	39.068,84	14.450,49	5.425,11	599,68	1.913,37	398.036,39	0,09%
Bescanvi xpress	206.704,54						206.704,54	0,05%
Total	345.648.491,88	59.007.629,37	28.615.734,65	9.220.754,33	2.871.881,00	6.481.646,49	451.846.137,73	100,00%
	76,50 %	13,06 %	6,33 %	2,04 %	0,64 %	1,43 %	100,00%	

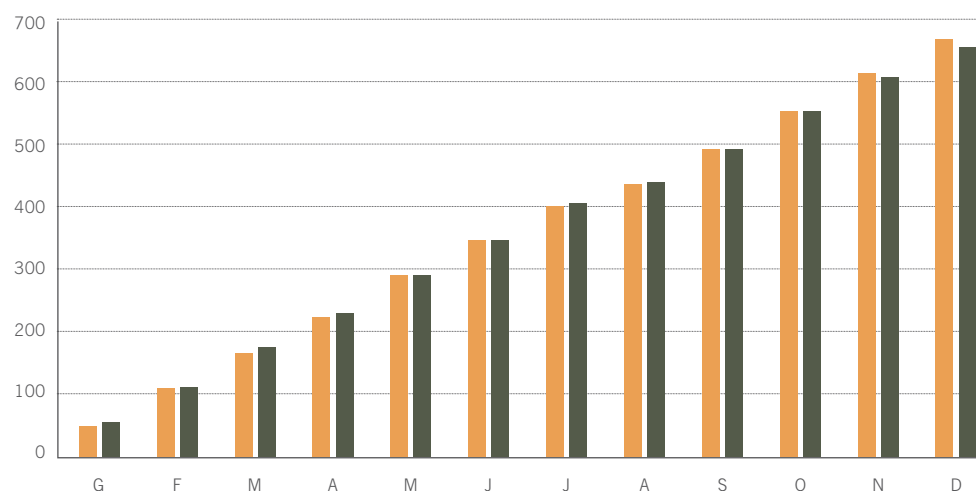
El nombre de validacions totals efectuades amb títols ATM durant l'any 2012 ha estat de 643.261.287. Això suposa un decrement de l'1,87 % respecte al nombre de validacions de l'exercici 2011, que va ser de 655.532.960.

Les validacions mensuals acumulades de l'any 2012 respecte a l'any 2011 es representen en el gràfic següent:

VALIDACIONS ATM ACUMULADES

UNITATS: MILIONS DE VALIDACIONS/ MES

- Validacions 2012
- Validacions 2011



Del total de validacions dels títols ATM l'any 2012, la targeta T-10 representa el 62,87 % dels viatges amb títols integrats (cinc punts menys que l'any 2011); la segueix la targeta T-50/30, que representa el 16,93 %, i la targeta T-Mes, que suposa un 9,53 %. Pel que fa al nombre de zones, els títols d'una zona representen el 84,8 % del total de les validacions, seguits dels títols de dues zones que en són un 9.8 %.

TÍTOL	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES	4 ZONES	5 ZONES	6 ZONES	TOTAL	%
T-Dia	1.828.225	40.168	16.148	10.298	4.072	3.430	1.902.341	0,30%
T-10	351.463.639	33.567.018	13.084.467	3.141.135	1.021.744	2.119.804	404.397.807	62,87%
T-50/30	89.183.243	13.258.311	5.012.680	1.016.915	240.137	164.401	108.875.687	16,93%
T-Mes	53.503.451	5.571.243	1.461.324	386.950	203.531	202.756	61.329.255	9,53%
T-Trimestre	8.403.032	911.098	305.289	113.093	52.543	863.127	10.648.182	1,66%
T-Jove	13.131.342	5.960.714	1.981.344	836.872	216.122	404.526	22.530.920	3,50%
T-70/30	2.810.921	806.212	266.908	120.830	51.073	160.015	4.215.959	0,66%
T-Mes FM/FN G	2.113.886	452.155	182.312	57.538	21.865	38.556	2.866.312	0,45%
T-12	15.945.740						15.945.740	2,48%
T-Trimestre FM/FN G	386.063	75.951	16.325	3.973	2.712	2.622	487.646	0,08%
T-Jove FM/FN G	2.089.004	1.051.079	336.966	143.804	33.222	71.912	3.725.987	0,58%
T-2 Comerç	12.214						12.214	0,00%
T-Mes FM/FN E	1.322.612	344.621	157.469	36.113	10.137	17.386	1.888.338	0,29%
T-Trimestre FM/FN E	257.339	41.329	14.530	2.799	2.492	2.080	320.569	0,05%
T-Jove FM/FN E	1.050.415	534.382	151.332	63.416	18.989	38.135	1.856.669	0,29%
T-FM/FN 70/90 G	1.126.403	64.343	27.345	3.983	3.582	2.892	1.228.548	0,19%
T-FM/FN 70/90 E	932.586	65.547	21.641	6.003	1.661	1.675	1.029.113	0,16%
Total	545.560.115	62.744.171	23.036.080	5.943.722	1.883.882	4.093.317	643.261.287	100,00%
	84,8%	9,8%	3,6%	0,9%	0,3%	0,6%	100,0%	

Es presenta a continuació l'evolució de la distribució de validacions de títols integrats des de l'inici de la integració tarifària.

EVOLUCIÓ DE VALIDACIONS DELS TÍTOLS INTEGRATS

[illegible]

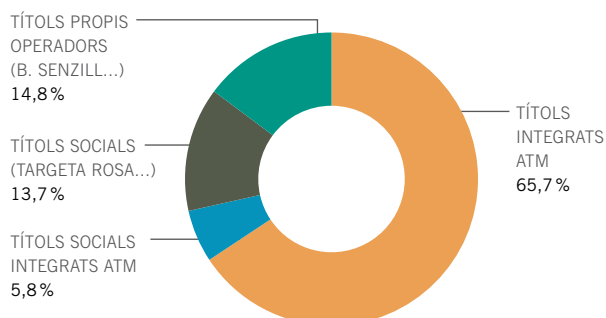


Durant l'any 2012 la demanda de transport públic a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona ha ascendit a 899,8 milions de viatges, que suposa 35,7 milions de validacions menys que l'any 2011.

La utilització de títols integrats ATM és del 71,5 % del total de validacions que es realitzen en el sistema de transport públic: dels 899,8 milions de viatges realitzats l'any 2012 en el sistema de transport públic de l'àrea de Barcelona, 643,3 milions es van fer amb títols ATM, 133,6 milions amb títols no integrats propis dels diferents operadors (inclou el bitllet senzill) i 123 milions amb títols socials de la primera corona del sistema tarifari (targeta rosa...).

Cal destacar el pes creixent dels títols socials ATM (T-12, T-Jove i títols per a famílies monoparentals i nombroses) que en aquest exercici han superat els 51,9 milions de viatges.

% D'UTILITZACIÓ TÍTOLS DE TRANSPORT



Índex d'intermodalitat

L'any 2012, de cada 100 desplaçaments realitzats amb títols integrats, 24 van fer cadena modal.

L'índex d'intermodalitat és diferent en funció del títol de transport i el nombre de zones del títol. Per als títols més utilitzats, T-10, T-50/30, T-Mes i T-Jove, la intermodalitat és menor en la utilització de títols d'1 zona que la intermodalitat dels de més d'1 zona.

	2012
Intermodalitat total	24,12 %
T-10 d'1 zona	18,14 %
T-10 de més d'1 zona	48,65 %
T-50/30 d'1 zona	22,59 %
T-50/30 de més d'1 zona	54,48 %
T-Mes d'1 zona	23,22 %
T-Mes de més d'1 zona	48,26 %
T-Jove d'1 zona	18,08 %
T-Jove de més d'1 zona	44,69 %



L'evolució de l'índex d'intermodalitat de cada un dels títols integrats durant els darrers exercicis es presenta en la taula següent:

EVOLUCIÓ DE L'ÍNDEX D'INTERMODALITAT

	ÍNDEX 2008 (%)	ÍNDEX 2009 (%)	ÍNDEX 2010 (%)	ÍNDEX 2011 (%)	ÍNDEX 2012 (%)
Intermodali- tat total	23,30	23,92	23,68	24,00	24,12
T-Dia	10,44	10,84	14,42	11,78	11,18
T-10	21,36	21,88	21,29	21,50	21,18
T-50/30	26,31	27,48	26,85	26,96	27,13
T-Mes	23,90	25,15	25,60	25,39	25,67
T-Trimestre	23,02	24,78	27,34	28,52	27,30
T-Jove	24,31	27,27	29,14	28,81	27,83
T-70/30	22,85	23,81	24,46	24,36	23,90

Finançament del sistema

El 27 de desembre de 2012 es va signar el contracte programa 2011-2012 entre l'Administració General de l'Estat i l'ATM, que comporta una subvenció de les administracions públiques de 1.378 M€ per al transport públic metropolità per a aquests dos anys.

Una de les principals funcions de l'ATM és actuar com a ròtula financera de tot el sistema metropolità de transport públic col·lectiu. Així es garanteixen els recursos per dur a terme un programa continuat de millora del transport públic a la regió metropolitana de Barcelona.

El nou contracte programa suposa una subvenció de 1.378 M€, amb el següent repartiment entre administracions públiques: 619 M€ per part de la Generalitat de Catalunya, 227 M€ per part de l'Administració General de l'Estat, 188 M€ per part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, 154 M€ per part de l'Ajuntament de Barcelona, i altres aportacions diferides i romanents anteriors.



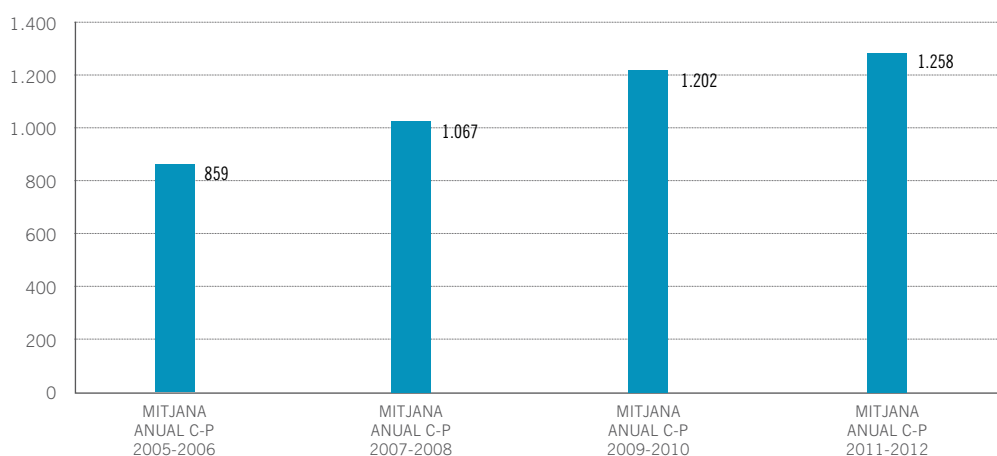
Evolució del cost del sistema de transport públic

La comparativa entre els darrers quatre contractes programa acordats entre l'Administració General de l'Estat i l'ATM permet veure que el cost del sistema de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona ha passat de 859 M€ anuals –en el CP 2005-2006– a 1.258 M€ en el CP 2011-2012, la qual cosa suposa incrementar la xifra en un 46 % en aquests darrers anys, tal com s'observa en el següent quadre:

EVOLUCIÓ DEL COST DEL SISTEMA

UNITATS:
MILIONS D'EUROS / ANY

● Cost total



Aquest increment de cost és conseqüència de les continuades millores que s'han anat executant en els últims anys: la posada en servei del Trambaix i del Trambesòs, l'ampliació i renovació de trens de metro i d'FGC, els serveis nocturns de metro i de bus, les actuacions d'ampliació i millora del servei de la xarxa de superfície i, sobretot, les ampliacions de la xarxa de metro, especialment la nova línia L9.

Aportacions de les administracions

El cost del sistema de transport públic a l'RMB té dues vies de finançament: la recaptació derivada de la venda de títols de transport i les subvencions que aporten les administracions públiques. Aquestes aportacions han crescut un 45 % en els darrers 10 anys i han passat de 474 M€ a 689 M€.

En el següent quadre es detalla l'evolució del finançament del sistema a través de les subvencions i de la recaptació (tarifes) en els contractes programa signats per l'ATM.

	MITJANA ANUAL C-P 2005-2006	MITJANA ANUAL C-P 2007-2008	MITJANA ANUAL C-P 2009-2010	MITJANA ANUAL C-P 2011-2012
Subvencions	474	605	704	689
Recaptació	385	463	499	569
Cost total	859	1.067	1.202	1.258

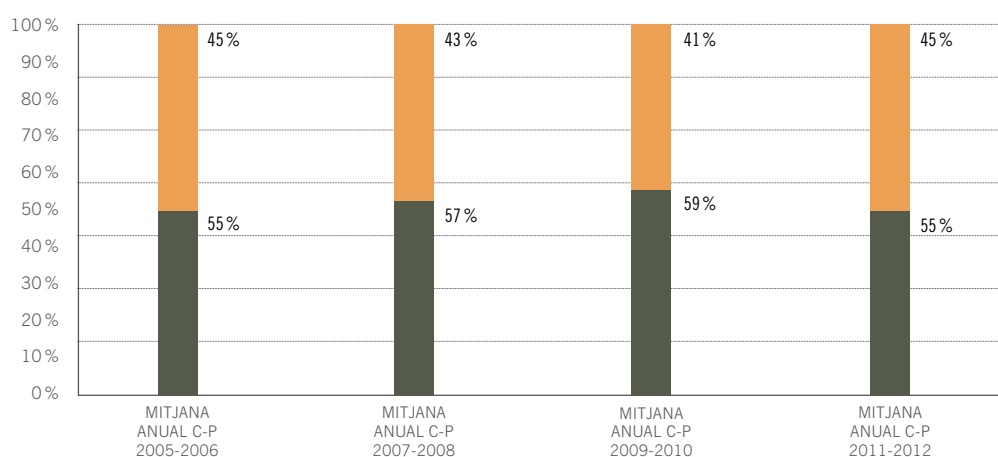
Com es pot comprovar, en els darrers anys el pes relatiu de les tarifes ha recuperat el nivell existent en el període 2005-2006 d'un 45 % en el finançament del transport públic, mentre que les subvencions de les administracions públiques han tornat a situar-se en un nivell del 55 %.

Cal destacar el pes creixent dels títols socials (Targeta Rosa, T-12, famílies nombroses i monoparentals...) que actualment representen ja el 14 % dels viatges en transport públic que es realitzen en el sistema.



COBERTURA DEL SISTEMA

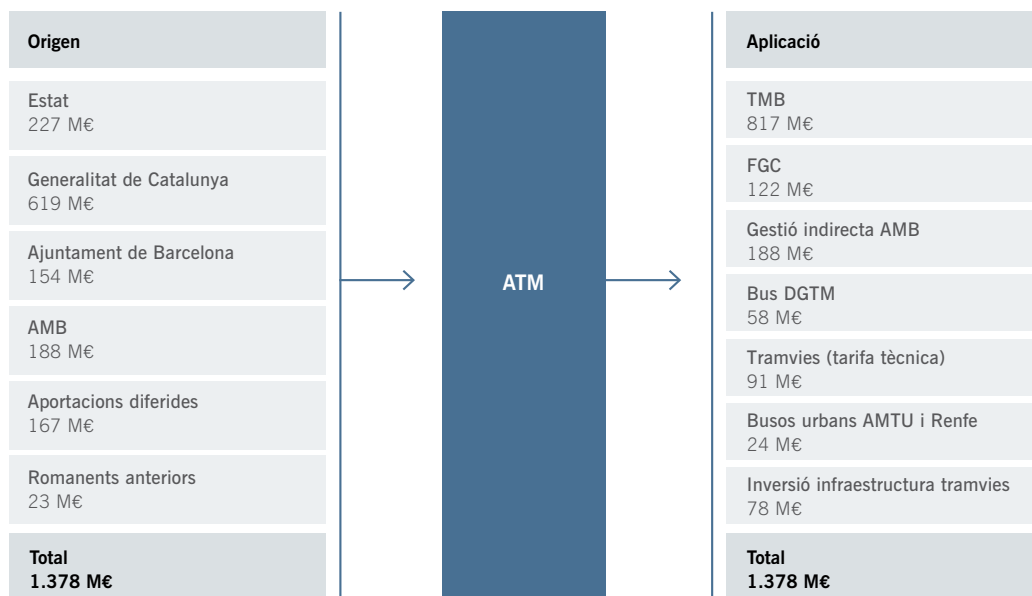
- % Recaptació
- % Subvencions



Distribució de les subvencions 2011-2012

A continuació es mostra el repartiment de les subvencions previstes en el contracte programa 2011-2012, de 1.378 M€ (689 M€ de mitjana anual), entre els diferents operadors del sistema:

SUBVENCIONS 2011-2012



Cal assenyalar que dins de les necessitats a subvencionar s'inclouen noves inversions de TMB i FGC, que pugen a un import de 208 M€ en el període 2011-2012, i que es distribueixen en els conceptes següents:



NOVES INVERSIONS DE TMB I FGC

INVERSIONS 2011-2012	IMPORT
Grans actuacions en material mòbil FMB	10,635 M€
Estacions i escales mecàniques FMB	9,399 M€
Gran manteniment i seguretat FMB	8,971 M€
Sistemes d'alimentació elèctrica i telecontrol FMB	4,726 M€
Altres actuacions FMB	11,771 M€
Renovació de flota TB	23,460 M€
Cotxeres TB	10,094 M€
Altres actuacions TB	1,993 M€
Sistemes d'informació i telecomunicacions de TMB	14,660 M€
Altres inversions TMB	3,212 M€
Material mòbil FGC	69,749 M€
Maquinària, instal·lacions i utilatge FGC	23,999 M€
Edificis i altres construccions FGC	8,140 M€
Altres inversions FGC	6,913 M€
Total inversions TMB i FGC	207,722 M€

Altres actuacions

Sistema d'Ajut a l'Explotació –SAE–

Durant l'any 2012, el Sistema d'Ajut a l'Explotació –SAE– de recursos compartits ha estat un element consolidat com l'eina de gestió i regulació de flota en el si de la majoria dels operadors de transport públic per carretera.

Aquest sistema està format actualment per 996 autobusos regulats per 30 empreses de dins i fora de l'àmbit geogràfic de l'ATM i 3 administracions titulars que disposen d'accés informatitzat directe a la informació generada per l'explotació dels seus concessionaris.

En aquest sentit, al llarg de 2012 s'han dut a terme millores internes en el programari del SAE per tal de millorar-ne l'eficiència i la fiabilitat.

En un altre ordre de temes, durant l'exercici 2012 s'ha continuat proveint d'informació en temps real a parades d'autobús ubicades majoritàriament a Barcelona i a la resta de municipis de l'RMB. En totes aquelles en què hi conflueixen línies gestionades pel SAE multiflota s'informa de previsions d'arribades, de manera que el viatger rep informació amb independència de l'operador del servei de transport. Concretament, el SAE multiflota proveeix informació actualment de més de 1.900 parades, fet que suposa un increment del 350 % respecte a l'any 2011. Cal tenir present que aquest sistema està normalitzat conjuntament amb els principals sistemes SAE presents a l'RMB –TMB, TUSGSAL i CETRAMSA– de forma que s'ha independitzat la producció d'informació en temps

real dels projectes de col·locació de panells i/o integració d'informació de diverses fonts en parades concorregudes per diversos operadors; d'aquesta manera s'ha continuat donant impuls a les mesures del Pla Director de Mobilitat relacionades amb la promoció de la gestió informativa a correspondències.

Paral·lelament, atesa la demanda d'explotació de la informació generada pel SAE, com és la puntualitat, la regularitat, els nous indicadors, etc., per part tant dels operadors com de l'administració, l'ATM ha continuat el desenvolupament de l'explotació de la informació basada en el model de *Business Intelligence*, que posa a disposició una plataforma sinèrgica amb avançades tècniques de *data mining* al servei dels usuaris (empreses, titulars) sense necessitat de ser experts informàtics ni estadístics. Aquesta eina permet identificar punts d'explotació que fins ara podien condicionar els resultats globals, augmenta l'agilitat en la diagnosi d'anomalies de funcionament del SAE, flexibilitza la generació autònoma d'indicadors i allibera recursos dels departaments de sistemes.

Finalment, cal esmentar que el SAE multiflota continua participant en altres projectes complementaris d'informació al viatger. L'exemple més significatiu és el *router* de transport públic de la Generalitat de Catalunya, *MOU-TE*, que subministra la informació de les empreses que així ho han demanat, i posa de manifest i de nou, els avantatges del SAE multiflota en la garantia de la gestió eficient de recursos.





SERMETRA SL

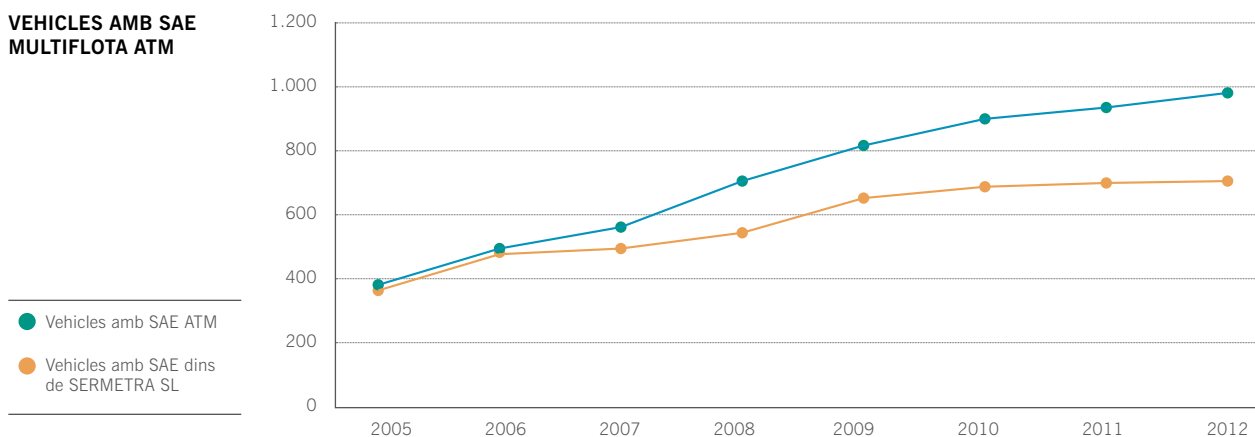
La societat mixta SERMETRA SL té per objecte la prestació de serveis de manteniment preventiu, correctiu i evolutiu de sistemes de venda i validació de títols integrats de transport públic col·lectiu de viatgers i de sistemes d'ajuda a l'explotació de serveis d'aquest tipus de transport públic.

A desembre de 2012 aquesta societat té subscrits 8 contractes de manteniment de diferents tipologies amb diversos proveïdors de la indústria que presten serveis als diferents clients, que sumen 35 empreses de transport.

A través de la seva gestió, SERMETRA SL desenvolupa un paper generador d'economies d'escala en termes d'eficiència operacional i econòmica en tant que actua com a ròtula en les relacions entre operadors i proveïdors en forma de contractes únics, i aprofita tota sinergia que es pugui crear en ambdós sentits.

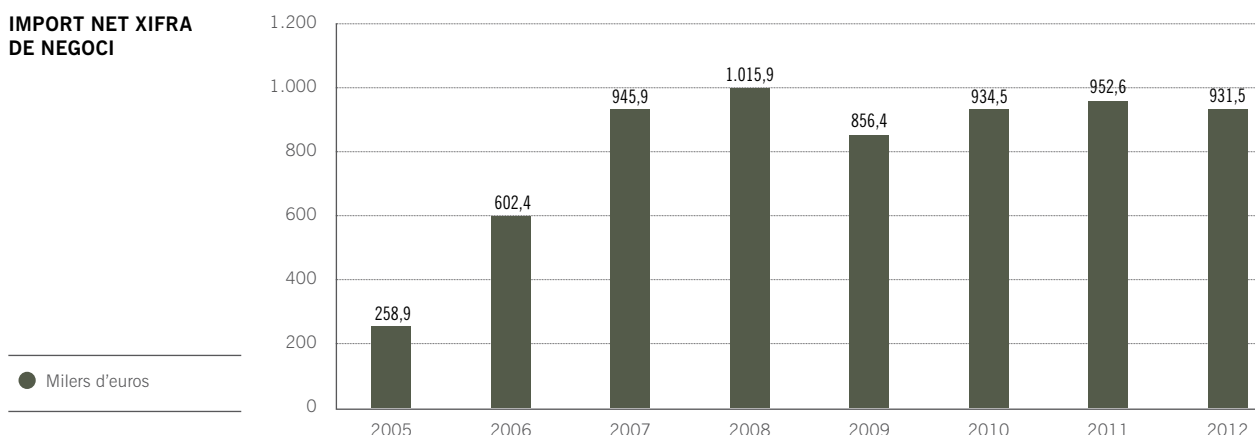
Actualment gestiona més de 1.900 equips de venda i validació, així com 700 vehicles equipats amb SAE multiflota ATM d'un total de 996.

VEHICLES AMB SAE MULTIFLOTA ATM



Aquest volum es tradueix en una xifra neta de negoci d'uns 950.000€ l'any 2012.

IMPORT NET XIFRA DE NEGOCI



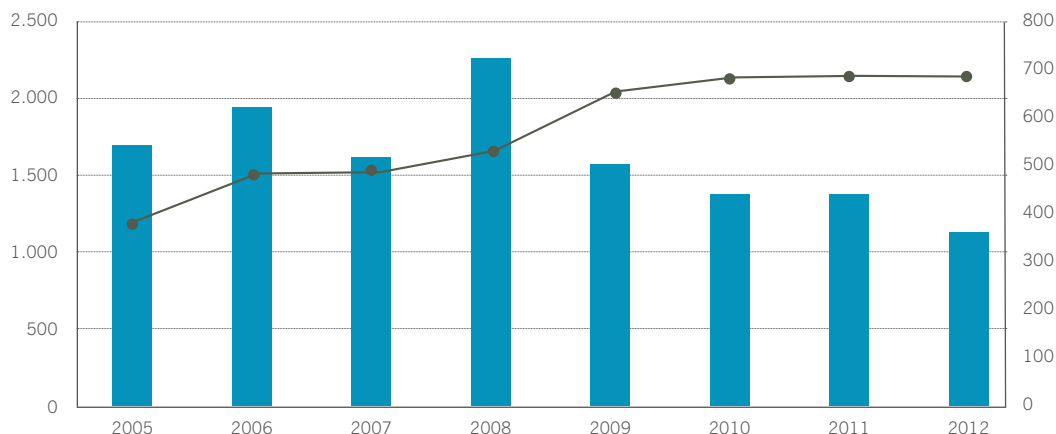
Durant l'any 2012 SERMETRA SL ha mantingut els estàndards de qualitat dels diferents serveis de manteniment dels sistemes a bord dels autobusos, validació i venda (SVV), i ajuda a l'explotació (SAE) sense deixar de cercar alhora la millora contínua en cadascun d'ells. Com a principal fita, cal destacar la disminució en un 17 % del nombre d'incidències del manteniment correctiu del SAE, així com un augment del 20 % en la productivitat diària del manteniment preventiu respecte al 2011.

A més, s'han dedicat recursos a l'allargament de la vida útil dels equips SAE i SVV, proposant nous models per a la seva conservació i renovació sense que això impliqui un augment del cost del manteniment pels operadors de transport.

IMPORT ANUAL PER BUS MANTENIMENT SAE MULTIFLOTA ATM

UNITATS:
EUROS / ANY / NOMBRE

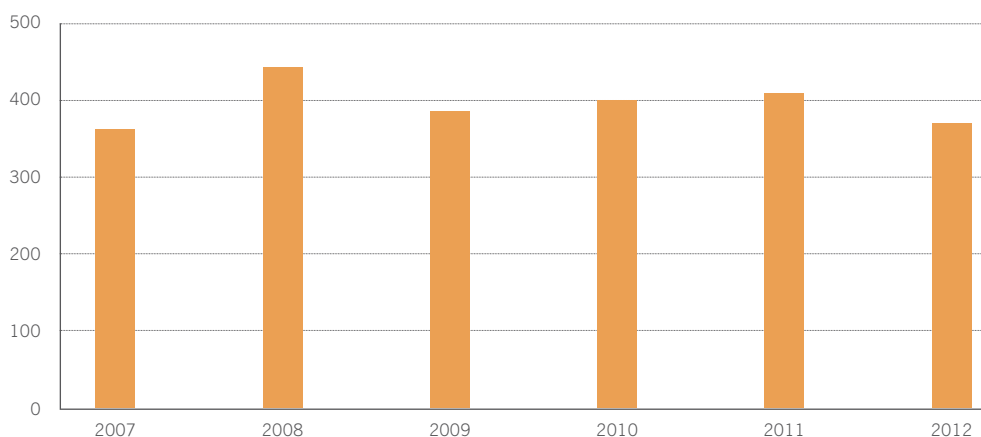
- Import per vehicle
- Nombre de vehicles SAE contractats a SERMETRA SL



IMPORT ANUAL PER BUS MANTENIMENT SVV SERMETRA SL

UNITATS:
EUROS / ANY

- Preu anual per vehicle





Pel que fa a les relacions contractuals amb els proveïdors, durant l'últim trimestre de 2012 s'han dut a terme els procediments de renovació dels contractes per al 2013, realitzant-se segons els principis de publicitat, concurrència, transparència, confidencialitat, igualtat i no discriminació, actuant SERMETRA SL com a poder adjudicador. D'aquesta manera SERMETRA SL ha seguit les instruccions internes de contractació creades a fi de dur a terme aquest procés i tots els propers.

D'altra banda, SERMETRA SL s'ha involucrat molt activament en la gestió de la informació dinàmica en temps real que proporciona l'ATM per als diferents canals d'informació dels operadors de transport i ajuntaments, panells, marquesines, aplicacions per a mòbil, web, entre els quals hi ha TMB, AMB, AMTU, Generalitat de Catalunya (TES), etc. A finals de 2012 gestiona l'emissió d'un volum d'informació corresponent a més de 1.900 parades.





Projecció exterior

EMTA, European Metropolitan Transport Authorities

L'EMTA és l'associació d'autoritats del transport de ciutats europees, en nombre d'una trentena, que aplega les aglomeracions metropolitanes més rellevants d'Europa, de la qual l'ATM forma part. Convoca anualment dues assemblees generals, així com diverses reunions de treball. L'ATM va participar activament en les dues assemblees semestrals celebrades a Praga i a Berlín.

L'ATM també forma part del Comitè de Direcció d'EMTA, per la qual cosa ha participat en les reunions celebrades per aquest òrgan de govern, tant a París com a Berlín.

A més, l'ATM participa en el grup de treball de l'EMTA sobre *E-ticketing*. El propassat mes de setembre aquest grup va reunir-se a Barcelona, a la seu de l'ATM.

Bianualment l'EMTA publica un "baròmetre", un recull d'informacions majoritàriament quantitatives sobre aspectes de mobilitat i de transport públic de cada ciutat. Es genera un banc de dades de les ciutats que permet la comparació eficaç sincrònica i diacrònica entre elles.

També les diverses autoritats de transport s'envien enquestes creuades sobre temes crucials per a una d'elles, que les altres contesten. Referent a això l'EMTA publica els corresponents informes, que contribueixen a crear una cultura comuna.

Observatorio de la Movilidad

L'Observatorio de la Movilidad és un grup de treball promogut conjuntament pel Ministeri d'Agricultura, Alimentació i Medi Ambient i pel de Foment, que aplega les autoritats del transport d'una vintena de regions metropolitanes d'Espanya. A més de ser un grup de discussió que organitza seminaris sobre temes d'interès per als participants, edita anualment l'*Observatorio de la Movilidad Metropolitana*, que recull diversos indicadors de totes les regions. És una eina d'utilitat, ja que permet la comparació entre les diverses aglomeracions metropolitanes de l'Estat. És comparable al baròmetre d'EMTA, abans esmentat, per bé que a escala espanyola.

Aquest any s'ha celebrat la IX Jornada plenària de l'Observatorio de la Movilidad, en què es va presentar la versió de l'Observatorio de l'any 2010, a Sant Sebastià. L'ATM hi va participar amb una ponència tècnica sobre el compliment del seu Pla Director de Mobilitat, que ha esdevingut un referent a Espanya.

Projecte europeu Superhub

El projecte Superhub (acrònim de *SUstainable and PERSuasive Human Users moBility in future cities*) del 7è Programa Marc de la UE aplega 20 socis, entre empreses i organismes, entre els quals hi ha l'ATM. Es proposa desenvolupar una plataforma oberta capaç de:

- recopilar dades en temps real de totes les fonts possibles de mobilitat, majoritàriament sostenible,
- informar-ne els usuaris i aconsellar-los el mode i l'itinerari més convenients.

Aquesta plataforma haurà de mostrar i combinar en temps real totes les ofertes de mobilitat que puguin satisfer les necessitats de l'usuari, i mostrar-li les diverses opcions de desplaçament. Les proves del projecte Superhub es duen a terme a tres ciutats: Barcelona, Hèlsinki i Milà. L'ATM s'encarrega de les proves a la regió metropolitana barcelonina. Al llarg de 2012, els organismes participants de la ciutat (Ajuntament de Barcelona, ATM, BDigital i UPC) han celebrat diverses reunions amb el Departament de TES i amb TMB per sol·licitar-los de col·laborar amb la provisió de dades d'horaris i recorreguts de servei, tant estàtiques com dinàmiques.

El projecte va començar el setembre de 2011 i té una durada prevista de 3 anys. Durant l'any 2012 s'han celebrat diverses reunions parcials i una de global a València.

Action COST: TU0804 Shanti i TU1004 Transits

L'Action COST, acrònim de *Cooperation Scientifique et Technique*, és una iniciativa europea que aplega diversos especialistes coneixedors d'un tema, amb l'objecte que acabin emetent un document, sovint un llibre, que sigui d'interès per a la comunitat de professionals europeus que treballen en el mateix tema.

L'acció COST TU0804 Shanti, acrònim de *Survey Harmonisation with New Technologies Improvement*, té per objecte l'anàlisi i l'harmonització de les diverses enquestes de mobilitat que es duen a terme als països de la Unió Europea.

En el Comitè de Direcció hi figura un representant de l'ATM. La durada prevista del grup de treball és de 4 anys a partir de 2009. L'any 2012 van celebrar-se reunions a Barcelona, en què l'ATM va ser amfitriona, a Namur i a Copenhaguen.

El 2013 ja s'hauran complert els 4 anys previstos de durada de l'Acció. Els resultats previstos seran:

- una publicació sobre recomanacions de com celebrar enquestes de mobilitat en el futur,
- una publicació sobre l'explotació i comparació de les diverses enquestes de mobilitat de diferents països,
- altres materials de difusió com ara una entrada extensa a la Viquipèdia en què es faci una recensió de les diverses enquestes de mobilitat dels països dels diferents membres.

L'ATM hi ha contribuït amb les enquestes de Mobilitat Obligada 2001 i Quotidiana 2006.

L'ATM participa en una altra Acció COST, la TU1004, titulada *Modelling public transport passenger flows in the era of intelligent transport systems*. Com es pot deduir del seu títol, pretén repensar la modelització del transport públic incorporant-hi les possibilitats que brinden les ITS.

En el Comitè de Direcció també hi figura un membre de l'ATM, i la seva durada també serà de 4 anys, comptadors a partir de 2011. Durant l'exercici 2012 es van celebrar reunions a Londres i a Riga.

La finalitat central d'aquest projecte és la redacció d'una monografia temàtica sobre el subjecte de l'Action. L'ATM serà responsable de la redacció d'un dels capítols de la publicació.





Altres activitats de projecció exterior

D'altra banda l'ATM atén sovint invitacions en les quals se la convida a exposar algun dels seus desenvolupaments. Les activitats més destacades del 2012 en aquest sentit van ser:

- “Transit Leadership Summit”, organitzat per la Regional Plan Association i la Volvo Research Foundation, Nova York, on l'ATM va ser invitada a exposar el tipus de contracte PPP de les xarxes tramviàries metropolitanes.
- Participació a l'“European Commission Roadmap Workshop on Near Field Communication in Transport”. Londres.
- Participació en una taula rodona en la Jornada “La importància de la logística urbana” en el Congrés Smart City celebrat a la Fira de Barcelona.
- Col·laboració en l'organització del CONAMA (“Congreso Nacional de Medio Ambiente”), celebrat a Madrid, i presentació d'una ponència.

D'altra banda s'ha participat en tasques docents com el Màster de la UPC “Planificació i direcció de la mobilitat”, el curs “Planes de movilidad: la participación”, organitzat pel Consorcio de Transportes de Madrid i, a la FECAV, Curs de formació d'interventors i agents d'atenció al client, entre d'altres.

Visites rebudes per l'ATM

L'ATM rep sol·licituds de visita per part d'organismes diversos (institucions, associacions o universitats) interessats en diferents aspectes de la seva activitat com a autoritat del transport públic i de la mobilitat. Al llarg de 2012, les visites ateses per l'ATM van ser:

- Visita de la Railway Procurement Agency. Dublín, Irlanda.
- Delegacions de l'Institut de Recerca Ferroviària de Corea. Corea del Sud.
- Delegació de Tisséo, empresa operadora de transport públic de Tolosa de Llenguadoc, França.
- Alumnes i professors de la Universitat de Manchester, Regne Unit.
- Delegació de la província de Zhejiang, la Xina.
- Railfuture, associació dedicada a l'estudi del ferrocarril, Regne Unit.
- Associació BEST, països escandinaus.
- Representants del municipi de Medellín, Colòmbia.
- Delegació de diversos agents i decisors de Jiangsu, la Xina.
- Delegació de la Land Transport Authority de la ciutat estat de Singapur.
- Delegació dels operadors privats de transport de Mendoza, l'Argentina.
- Secretari d'Estat de Desenvolupament Urbà de Bahia, el Brasil.
- Representants d'Ubifrance, pertanyents a diverses ciutats franceses.
- Visita de representants del Ministeri d'Infraestructures del Japó interessats en la xarxa tramviària.
- Visita d'una delegació governamental de Costa Rica.
- Visita de representants del Govern de Santiago de Xile.
- Visita d'estudis de membres de la Universitat de Sankt Gallen, Suïssa.

CAPÍTOL 3



TransMet Xifres 2012

La tardor de 2012 es va implantar la fase inicial de la nova xarxa de bus de Barcelona (2 línies horitzontals, 2 de verticals i 1 de diagonal, en aquesta primera fase) que té per objectiu esdevenir un servei més eficient, eficaç i competitiu. La implementació de la resta de fases es farà progressivament fins a arribar a 28 línies d'altres prestacions.

També van entrar en funcionament les 4 primeres línies de la nova xarxa de bus interurbà *expres.cat*, que constarà de 19 línies d'alta demanda en l'àmbit de l'ATM. Aquests 4 serveis aprofiten la infraestructura del carril bus-VAO de la C-58 i ofereixen una freqüència i una velocitat comercial millors.

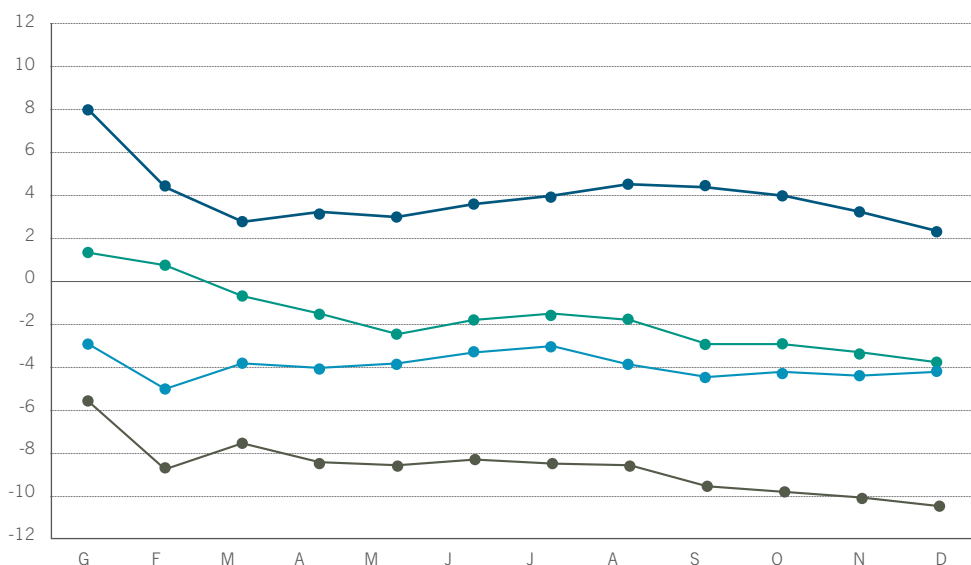
Tot i així, l'oferta de transport públic de l'any 2012 es va reduir en un 2,9 %, per ajustos de servei i per jornades de vaga produïdes en diferents períodes, tant en el mode ferroviari com en el mode autobús. Durant l'any 2012 la demanda del sistema de transport públic de l'àrea de Barcelona va ser de 899,8 milions de viatges, la qual cosa va suposar un decreixement del 3,8 % respecte l'any 2011. Aquesta contracció de la demanda s'emmarca en la conjuntura econòmica de l'exercici: el trànsit de vehicles lleugers de la xarxa viària de la regió metropolitana de Barcelona també ha disminuït, en concret en un 4,2 % en els accessos viaris a Barcelona ciutat i en un 10,5 % en les autopistes de peatge.

MOBILITAT MENSUAL DE VIATGERS 2012

TAXA DE VARIACIÓ INTERANUAL ACUMULADA

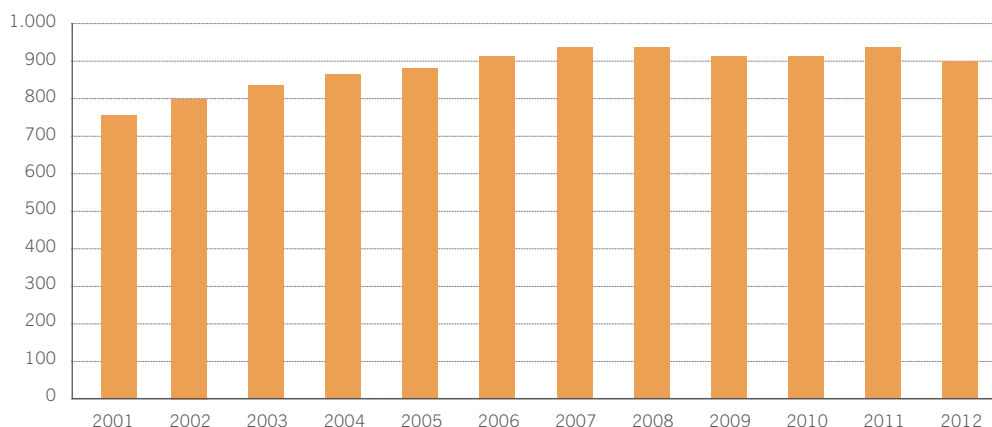
- Trànsit de passatgers de l'aeroport de Barcelona
- Transport públic col·lectiu
- Trànsit als accessos viaris al Barcelonès
- Trànsit de vehicles lleugers en autopistes de peatge

Font: Indicadors de mobilitat i conjuntura ATM 2012



EVOLUCIÓ DE LA DEMANDA DE TRANSPORT PÚBLIC DE VIATGERS

- Milions de viatges

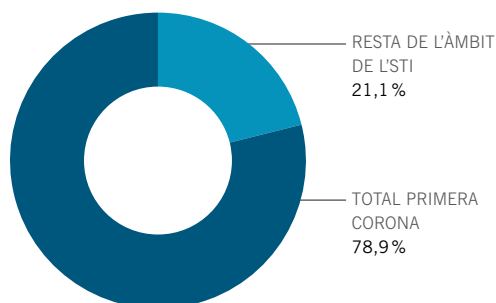
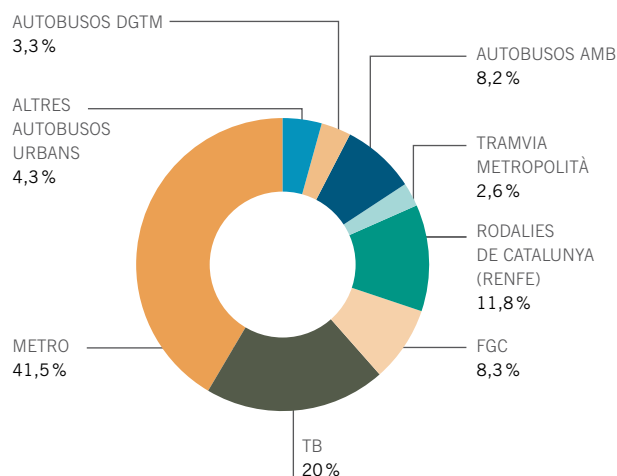


DADES BÀSIQUES
2012

	LÍNIES	XARXA (KM)	VEH-KM (MILIONS)	↑ OFERTA 12/11 %	VIATGES (MILIONS)	↑ DEMANDA 12/11 %	RECAPTACIÓ (M€)
Metro	7	102,6	85,2	-5,9 %	373,5	-4,0 %	234,99
FGC	2	143,9	31,4	-5,7 %	75,0	-6,9 %	67,25
Rodalies de Catalunya (Renfe)	6	456,4	106,7	0,8 %	105,9	-0,2 %	136,87
Tramvia Metropolità	6	29,1	2,5	-10,9 %	23,7	-2,2 %	12,44
Subtotal ferroviari	21	732,0	225,8	-2,9 %	578,1	-3,6 %	451,55
Transports de Barcelona	102	890,0	40,3	-5,4 %	180,0	-4,5 %	123,32
Autobusos AMB (gestió indirecta)	107	1.293,3	36,7	-1,8 %	73,4	-2,5 %	74,07
Autobusos DGTM (Generalitat Cat.)	361	11.085,5	39,4	-1,3 %	29,7	-4,5 %	37,96
Altres autobusos urbans	119	1.031,5	13,4	-3,1 %	38,7	-5,3 %	20,30
Subtotal bus	689	14.300,4	129,7	-2,9 %	321,7	-4,1 %	255,65
Total	710	15.032,4	355,5	-2,9 %	899,8	-3,8 %	707,20

A la primera corona tarifària és on es fan la majoria de viatges en transport públic, gairebé el 80 % del total.

La distribució per modes és la següent: els modes ferroviaris sumen el 64,2 % dels viatges i el transport per carretera, el 35,8 %, amb el desglossament següent:

DISTRIBUCIÓ DE VIATGES
PER ÀMBITS

DISTRIBUCIÓ DE VIATGES
PER OPERADORS




MODE FERROVIARI	LÍNIES	XARXA (KM)	ESTACIONS	TRENS/HORA PUNTA I SENTIT	VEH-KM (MILIONS)	VIATGES (MILIONS)	RECAPTACIÓ (M€)
◦ Primera corona STI							
Metro							
L1		20,7	30	16	17,6	101,8	
L2		13,1	18	21	12,1	41,9	
L3		18,4	26	19	16,7	81,8	
L4		17,3	22	15	13,3	50,8	
L5		18,9	26	20	17,1	87,0	
L9/L10		11,1	12	20	8,0	8,4	
L11		2,3	5	8	0,4	1,0	
Funicular Montjuïc		0,8	2	6		0,8	
Subtotal Metro	7	102,6	141	125	85,2	373,5	234,99
FGC							
Línia Barcelona-Vallès		12,0	18	32	6,7	25,2	13,42
Línia Llobregat-Anoia		12,0	11	15	5,3	13,8	7,41
Subtotal FGC	2	24,0	29	47	12,0	39,0	20,83
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		29,1	7	10		6,6	
R2		39,0	12	10		6,9	
R3		3,3	6	3		1,0	
R4		26,5	5	8		5,6	
R7				4		0,5	
Subtotal Rodalies	5	97,9	30	35	nd	20,7	nd
Tramvia Metropolità							
Trambaix	3	15,1	29	15	1,5	16,0	8,66
Trambesós	3	14,0	27	8	1,0	7,7	3,78
Subtotal tramvia	6	29,1	56	22	2,5	23,7	12,44
Total primera corona STI	20	253,6	256	229	99,7	456,8	268,26
◦ Resta STI							
FGC							
Línia Barcelona-Vallès		32,0	15	22	9,3	28,5	34,58
Línia Llobregat-Anoia		87,0	31	8	10,1	7,5	11,82
Funicular de Gelida		0,9	3	2	0,0	0,1	0,02
Subtotal FGC	2	119,9	49	32	19,4	36,0	46,42
Rodalies de Catalunya (Renfe)							
R1		61,8	16	10	23,9	28,1	
R2		94,8	20	10	41,9	25,1	
R3		56,4	12	3	8,8	5,4	
R4		119,0	28	8	28,3	23,7	
R7		17,8	1	4	1,5	2,0	
R8		8,7	2	1	2,3	1,0	
Subtotal Rodalies	6	358,5	79	36	106,7*	85,3	136,87*
Total resta STI	8	478,4	128	68	126,1	121,3	183,29
Total sistema ferroviari	21	732,0	384	232	225,8	578,1	451,55

*Dades referents al total de l'STI.



MODE BUS	LÍNIES	XARXA (KM)	VEHICLES EN SERVEI	MITJANA D'EDAT FLOTA EN SERVEI	VEH-KM (MILIONS)	VIATGES (MILIONS)	RECAPTACIÓ (M€)
----------	--------	------------	--------------------	--------------------------------	------------------	-------------------	-----------------

◦ Autobusos gestió AMB

Transports de Barcelona, SA	102	890,0	835	7,3	40,3	180,0	123,32
Authosa	2	8,6	9	3,8	0,4	1,9	0,70
Mohn, SL	22	401,1	129	5,2	9,6	16,5	9,42
Oliveras, SL	13	135,2	56	4,6	4,1	8,0	3,82
Rosanbus, SL	10	103,3	59	5,9	3,4	10,7	5,13
TCC2, SL	2	25,1	10	7,9	0,5	0,4	0,15
Tusgsal	44	501,3	251	5,4	12,6	28,4	13,33
Soler i Sauret, SA	6	35,0	15	7,0	0,7	1,6	0,63
SGMT, SL	2	34,0	23	3,3	4,0	4,6	23,27
Bus Nou Barris, SLU	4	26,1	5	8,0	0,4	0,5	0,10
UTE Julià-Trapsa-Marfina Bus	2	23,6	36	4,6	1,1	0,9	17,54
Total primera corona STI	209	2.183,3	1.428	6,5	76,9	253,3	197,39

◦ Resta STI: bus de titularitat DGTM – transport interurbà

Autocars R. Font, SA	10	165,8	11	6,1	0,8	1,0	0,93
Cingles Bus, SA	19	890,7	17	6,6	1,5	1,1	1,33
Cintoi Bus, SL	10	214,0	36	8,0	4,5	1,1	2,20
CRA La Hispania, SA	20	385,2	19	5,7	1,6	1,8	1,69
Empresa Casas, SA	17	329,4	33	7,4	3,2	3,1	4,35
Empresa Sagalés, SA	56	1.251,0	37	7,0	3,3	2,5	3,02
Empresa Plana, SL	4	146,8	11	9,0	0,9	1,2	1,24
FYTSA	25	738,5	33	7,5	3,0	2,7	3,66
La Hispano Igualadina, SL	39	1.828,0	52	6,0	3,8	1,6	3,45
La Vallesana, SA	11	206,6	17	5,5	1,1	1,1	1,06
Sarbus (Marfina Bus, SA)	17	352,7	51	6,7	4,1	4,2	4,34
Soler i Sauret, SA	27	479,0	43	6,8	2,4	2,9	2,79
Transportes Castellà, SA	20	641,7	13	6,9	0,9	0,5	0,53
Altres (19)	86	3.456,2	136	6,0	8,0	5,0	7,38
Total transport interurbà	361	11.085,5	509	6,6	39,4	29,7	37,96

◦ Resta STI: bus de titularitat municipal – transport urbà

Autobusos de Granollers	4	20,1	7	6,6	0,4	1,2	0,89
CTSA-Mataró Bus	8	40,0	23	6,8	1,2	4,3	2,64
CTSA-Rubí Bus	7	48,8	13	7,0	0,8	1,3	0,68
Manresa Bus, SA	8	36,1	14	8,0	0,7	1,9	1,05
Sarbus+Saiz (Sant Cugat)	12	108,2	19	5,4	1,3	1,5	0,63
TCC (Vilanova i la Geltrú)	4	19,7	8	8,8	0,5	0,8	0,51
TMESA (Terrassa)	13	98,5	52	8,0	2,8	12,0	5,41
TUS, S. Coop. CL (Sabadell)	13	112,8	54	10,7	3,0	12,8	6,59
Altres (20)	50	547,4	49	6,8	2,7	2,9	1,90
Total altres autobusos urbans	119	1.031,5	239	8,0	13,4	38,7	20,30

Total sistema autobús	689	14.300,4	2.176	6,7	129,7	321,7	255,65
------------------------------	------------	-----------------	--------------	------------	--------------	--------------	---------------

Enquesta de mobilitat en dia feiner 2012

L'enquesta de mobilitat en dia feiner es fa anualment a una mostra dels residents a l'RMB majors de 16 anys: es demanen tots els desplaçaments que s'han fet el dia laborable anterior a la data d'enquesta i les seves característiques (motiu, mode, durada...).

Com a primer resultat cal destacar que, en un dia feiner, a l'RMB es realitzen 16,1 milions de desplaçaments, que equival a una mitjana de 4,1 desplaçaments per persona i dia.

La població no mòbil representa un total de 346.465 individus, i aquest fet fa que la mitjana total de desplaçaments diaris de la població baixi a 3,8.

CARACTERÍSTIQUES BÀSIQUES DE LA MOBILITAT

	INDIVIDUS		DESPLAÇAMENTS		MITJANA
	ABSOLUTS	%	ABSOLUTS	%	
Població general amb mobilitat	3.908.356	91,9 %	16.125.464	95,3 %	4,1
Població general sense mobilitat	346.465	8,1 %	0	0,0 %	0,0
Total població general	4.254.821	100,0 %	16.125.464	95,3 %	3,8

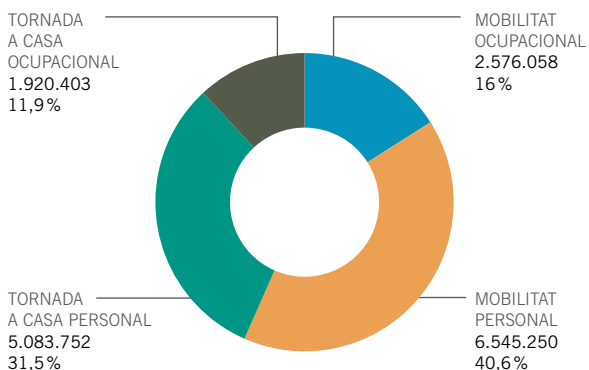
Els principals motius que expliquen el fet de no sortir de casa recauen majoritàriament en dos grups: persones que declaren que no els va caldre desplaçar-se (43,1 %) i persones que estaven malaltes (28,5 %). Les persones ocupades que no han sortit, però han treballat al seu domicili, representen el 3,7 % de la població no mòbil i les que disposen de vacances, l'1 %.

No s'han inclòs els desplaçaments *in labore*, inherents a certes activitats (comercial, de missatgeria, de transport de viatgers i de mercaderies, etc.) que s'estimen en 791.150 al dia. Aquest segment representa un 1,3 % de la població major de 16 anys i una mitjana de 15 desplaçaments laborals durant la seva jornada.



Motius de la mobilitat

La mobilitat ocupacional (per feina i per estudis), incloent els desplaçaments de tornada al domicili, representa el 27,9 % de la mobilitat total a l'RMB.



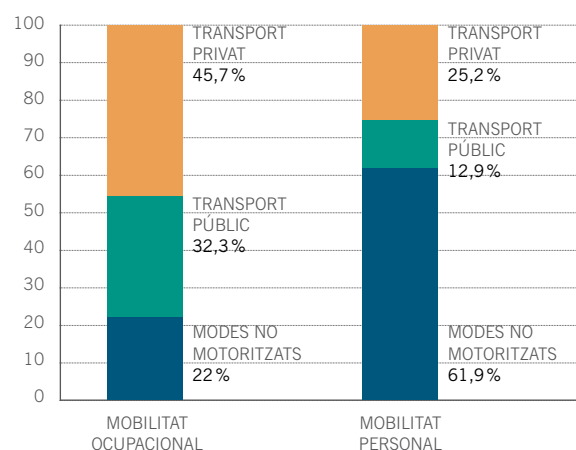
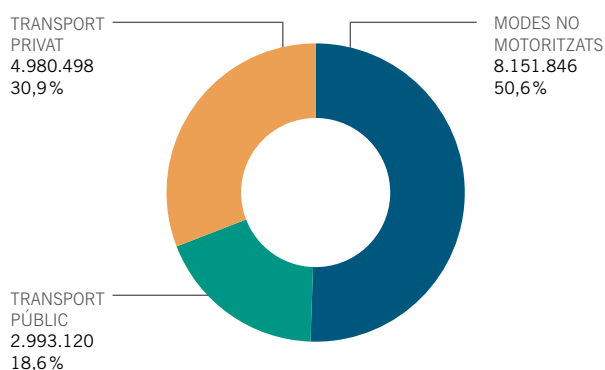
La mobilitat personal és majoritària: 11,6 milions de desplaçaments cada dia a l'RMB (72,1 % de la mobilitat, considerant també les respectives tornades a casa).

S'observa una certa triangulació: els desplaçaments de tornada a casa no són el 50 % del total, sinó que en ocasions es produeixen diversos desplaçaments, per diferents motius, que signifiquen, però, una sola tornada al domicili.

MOTIU DEL DESPLAÇAMENT	DESPLAÇAMENTS	PERCENTATGE
Treball	2.004.726	12,4 %
Estudis	571.333	3,5 %
Mobilitat ocupacional	2.576.058	16,0 %
Compres	1.604.864	10,0 %
Metge/Hospital	343.065	2,1 %
Visita amic/familiar	644.153	4,0 %
Acompanyament de persones	1.519.632	9,4 %
Gestions personals	781.604	4,8 %
Oci/Diversió/Àpats/Esport	1.021.239	6,3 %
Passeig	630.692	3,9 %
Mobilitat personal	6.545.250	40,6 %
Tornada a casa ocupacional	1.920.403	11,9 %
Tornada a casa personal	5.083.752	31,5 %
Visita amic/familiar	644.153	4,0 %
Tornada a casa	7.004.156	43,4 %
Total RMB	16.125.464	100,0 %

Distribució modal

Més del 50 % dels desplaçaments de l'RMB es fan a peu i en bicicleta. La resta s'efectua amb mitjans mecanitzats: el 30,9 %, en vehicle privat, i el 18,6 %, en transport públic.



L'ocupació del cotxe declarada pels entrevistats té un valor mitjà a l'RMB d'1,7 persones per vehicle.

Si s'analitza la distribució modal segons el motiu del desplaçament es troba una clara diferència entre els dos grans grups de motius, ocupacionals i personals. Així, la mobilitat ocupacional és eminentment mecanitzada (només el 22 % dels viatges es fan a peu o en bicicleta), mentre que la mobilitat personal és predominantment pedestre.

Fent una desagregació de modes s'observa que la bicicleta representa un 2,5 % del total de desplaçaments en modes no mecanitzats. Mentre que en el conjunt de desplaçaments en transport públic, el ferroviari és el mode principal. Pel que fa al vehicle privat el cotxe és majoritari en l'àmbit metropolità.

Quant al total de les etapes en els diversos modes, els 16,1 milions de desplaçaments corresponen a 17,7 milions d'etapes, la qual cosa representa un índex d'intermodalitat de l'1,1. L'intermodalitat més elevada es dona en el transport públic.

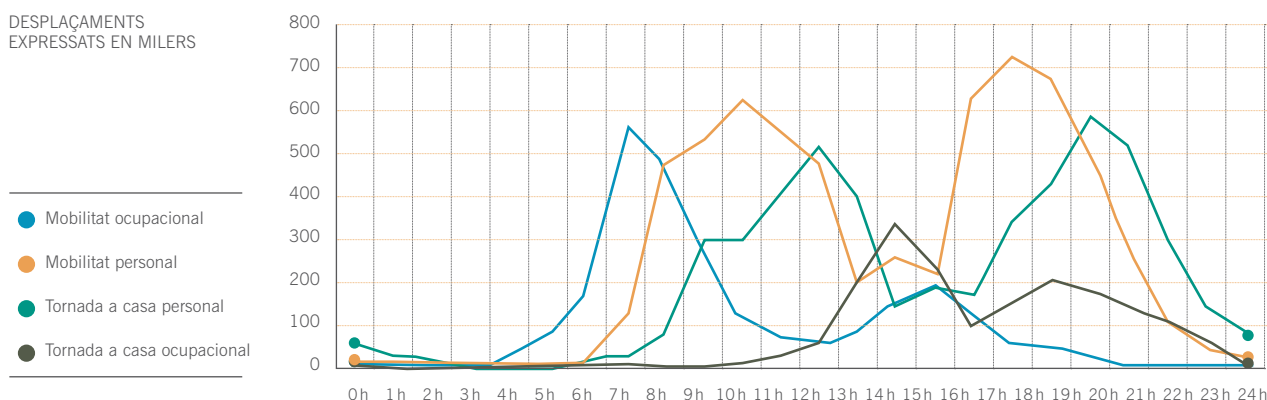
MITJÀ DE TRANSPORT	ETAPES	PERCENTATGE
Caminant	8.598.356	48,7 %
Bicicleta	234.272	1,3 %
Total no motoritzat	8.832.628	50,0 %
Autobús	1.413.991	8,0 %
Metro	1.310.088	7,4 %
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	776.247	4,4 %
Resta TPC	194.366	1,1 %
Total TPC	3.694.693	20,9 %

MITJÀ DE TRANSPORT	ETAPES	PERCENTATGE
Cotxe	4.435.301	25,1 %
Moto	574.557	3,3 %
Furgoneta/camió	113.640	0,6 %
Total vehicle privat	5.123.499	29,0 %
Total etapes	17.650.820	100,0 %
Total desplaçaments	16.125.464	
Ràtio etapes/desplaçaments	1,1	

La mobilitat i el temps

La mobilitat ocupacional té una distribució en dues onades: la de matí, amb l'hora punta entre les 7 h i les 8 h i la de la tarda, de magnitud molt menor, amb l'hora punta entre les 15 h i les 16 h. En canvi la mobilitat personal té dues onades bastant semblants al matí (10-11 h) i a la tarda (16-18 h).

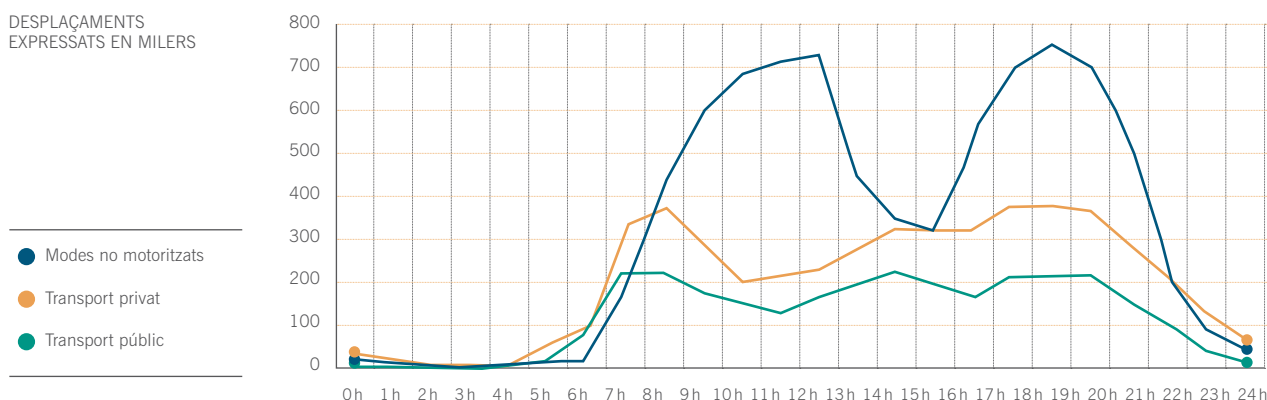
DESPLAÇAMENTS
EXPRESSATS EN MILERS



Si s'analitza el temps per modes s'observa la relativa homogeneïtat de la distribució del transport públic durant la jornada, l'hora punta per al transport privat entre les 8 h

i les 9 h, i una doble hora punta en els desplaçaments a peu: a mig matí i a mitja tarda.

DESPLAÇAMENTS
EXPRESSATS EN MILERS



Respecte al temps percebut dels desplaçaments s'observa que els modes no mecanitzats no es trien per fer desplaçaments que hagin de durar més de 15 minuts (excepte si el propòsit és passejar). Respecte als modes mecanitzats, els desplaçaments en transport privat tenen una durada mitjana inferior (19,5 minuts) a la durada mitjana dels desplaçaments en transport públic (37,6 minuts).



DURADA MITJANA PERCEBUDA DELS DESPLAÇAMENTS

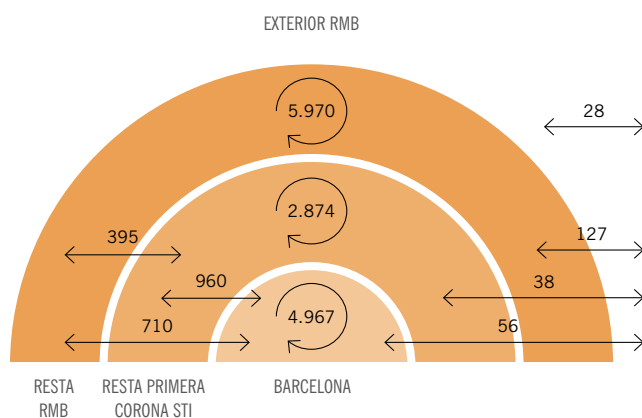
MOTIU DE DESPLAÇAMENT	MODE DE TRANSPORT			TOTAL
	MODES NO MOTORITZATS	TRANSPORT PÚBLIC	TRANSPORT PRIVAT	
Treball	12,4	38,3	23,0	25,2
Estudis	12,9	45,6	20,0	30,1
Compres	10,8	25,9	13,2	12,2
Metge/Hospital	15,2	33,4	21,6	23,4
Visita amic/familiar	12,5	37,1	17,4	20,1
Acompanyament de persones	10,2	29,0	13,1	12,7
Gestions personals	14,3	31,0	18,5	19,4
Oci/Diversió/Àpats/Esports	13,5	29,1	18,4	17,0
Passeig	35,3	35,3	25,8	35,0
Tornada a casa ocupacional	13,7	43,3	22,8	27,8
Tornada a casa personal	15,2	36,0	19,2	19,0
Total	15,0	37,6	19,5	20,6

Fluxos de mobilitat

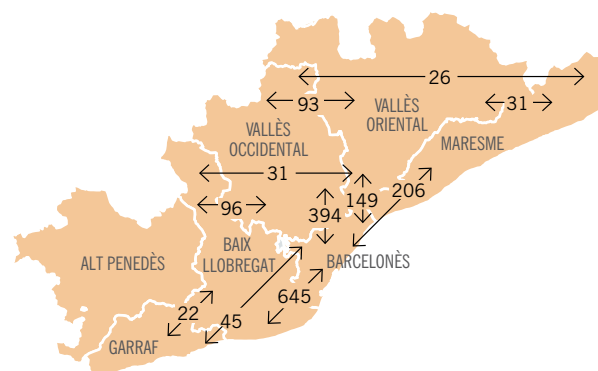
Tant en els fluxos entre zones metropolitanes (relació de Barcelona ciutat amb els 17 municipis de la primera corona i amb la resta de la regió metropolitana) com en els fluxos entre les 7 comarques de la regió destaca la polaritat de Barcelona.

FLUXOS ENTRE ZONES METROPOLITANES

DESPLAÇAMENTS
EXPRESSATS EN MILERS



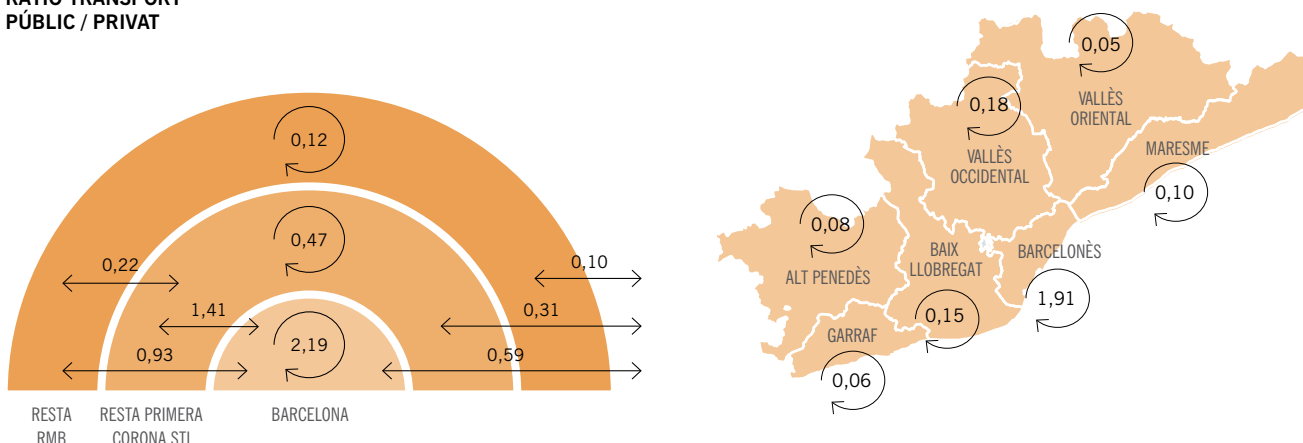
FLUXOS ENTRE LES 7 COMARQUES DE LA REGIÓ



El nivell d'ús del vehicle privat en aquests fluxos és força diferent: la ràtio transport públic / vehicle privat a la ciutat de Barcelona (2,19) i als fluxos amb Barcelona (1,41 i 0,93) és radicalment contrària a la resta de fluxos, en els quals predomina el vehicle privat.

L'anàlisi per comarques mostra que només en els desplaçaments intracomarcals del Barcelonès la ràtio transport públic / transport privat és >1.

RÀTIO TRANSPORT PÚBLIC / PRIVAT

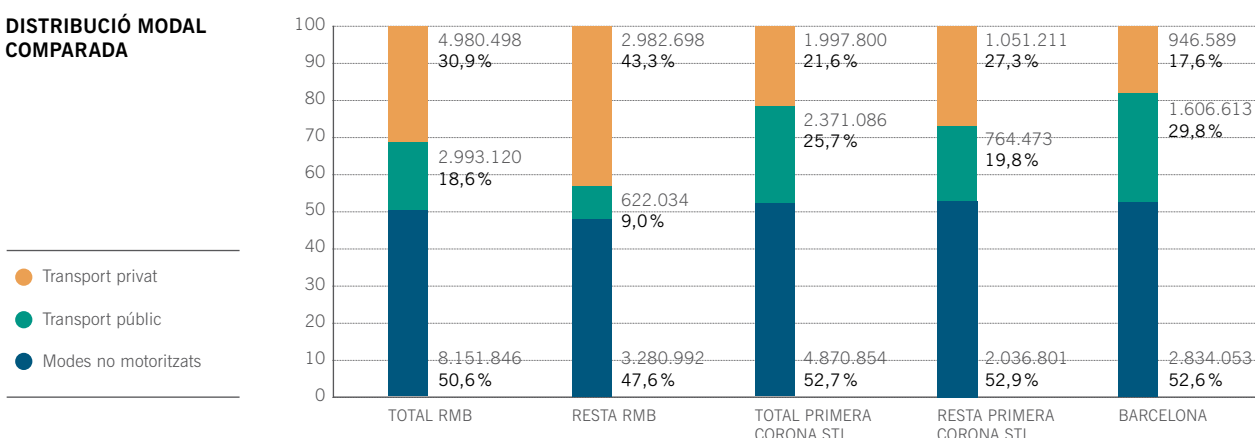


Barcelona ciutat

La ciutat de Barcelona és l'origen o la destinació del 41,5 % del total dels desplaçaments que fan els residents de l'RMB en un dia feiner. D'aquests 6,7 milions de desplaçaments diaris que passen per Barcelona, quasi el 75 % (5 milions) són interns, amb origen i destinació a la mateixa ciutat.

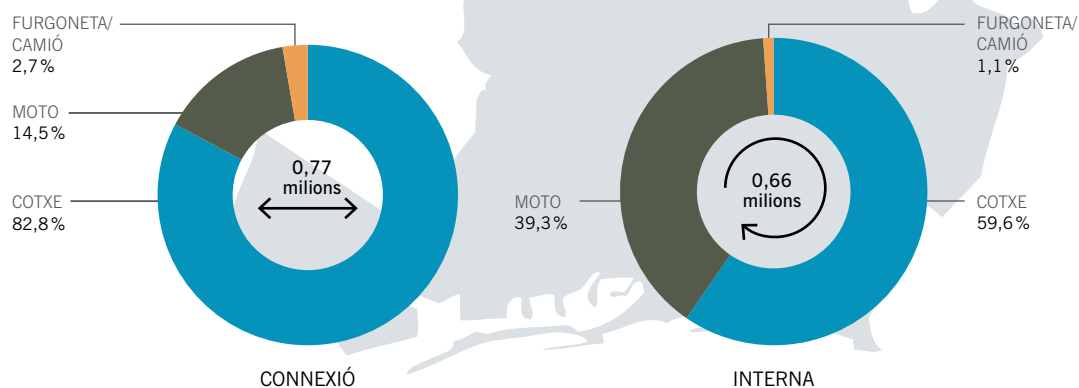
El conjunt dels desplaçaments dels residents a Barcelona ciutat és clarament més sostenible que el de la resta de la població: més d'un 50 % dels desplaçaments es fan a peu i en bicicleta, i gairebé un 30 %, en transport públic.

DISTRIBUCIÓ MODAL COMPARADA



A més, singularment a la ciutat, el mode privat es basa molt en l'ús de la moto, que pràcticament equival al 40 % dels desplaçaments en vehicle privat.

MOBILITAT AMB VEHICLE PRIVAT A BARCELONA



Percepció de la ciutadania

Motiu d'ús dels vehicles privats

S'ha demanat a les persones que opten pel transport privat quina és la seva motivació a l'hora de triar aquest mode. A la primera corona les dues causes més freqüents són la comoditat i la rapidesa (en comparació del transport públic). A la resta de l'àmbit metropolità, tot i que la primera causa continua sent la comoditat, la segona passa a ser l'oferta inexistent o inadequada de serveis de transport públic.

MOTIUS PER UTILITZAR EL COTXE/MOTO	ZONES METROPOLITANES				
	BARCELONA	RESTA PRIMERA CORONA STI	TOTAL PRIMERA CORONA STI	RESTA RMB	TOTAL RMB
És més còmode	26,4 %	29,4 %	27,9 %	28,5 %	28,2 %
És més ràpid que el transport públic	24,8 %	23,5 %	24,2 %	17,0 %	20,4 %
Manca d'oferta / Oferta inadequada del transport públic	10,2 %	11,8 %	11,0 %	18,5 %	14,9 %
Perquè em porten	11,0 %	10,6 %	10,8 %	6,8 %	8,7 %
Perquè tinc més llibertat	6,0 %	5,4 %	5,7 %	8,0 %	6,9 %
És més barat que el transport públic	7,1 %	6,3 %	6,7 %	5,9 %	6,3 %
Perquè no tinc altre remei	3,4 %	3,8 %	3,6 %	6,0 %	4,8 %
Prefereixo el transport privat al transport públic	2,9 %	2,4 %	2,7 %	3,6 %	3,1 %
Faig moltes gestions / Acompanyo gent	3,2 %	1,9 %	2,6 %	2,5 %	2,5 %
És fàcil aparcar allà on vaig	2,7 %	2,2 %	2,5 %	1,2 %	1,8 %
Desconec el transport públic	0,2 %	0,2 %	0,2 %	0,6 %	0,4 %

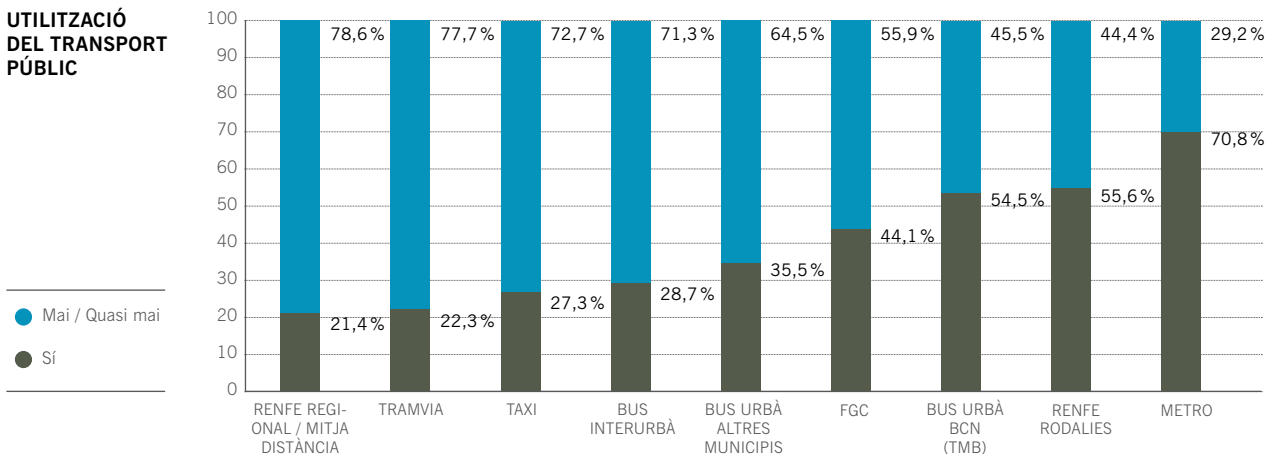


Modes públics més utilitzats

A la població usuària del transport públic (els que declaren que l'utilitzen) se'ls ha demanat si utilitzen o no els diferents mitjans de transport públic existents a l'RMB.

Un 71 % de la població declara anar en metro, que és el mode més utilitzat. Per contra el servei de Renfe de mitja distància i el tramvia són els menys utilitzats i només prop d'una quarta part de la població els fa servir.

UTILITZACIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC



Satisfacció i seguretat dels modes

Respecte a la satisfacció dels diversos modes la qualificació màxima, en una escala de 0 a 10, l'obté anar a peu. Els modes públics, tot i que estan ben qualificats, són els menys valorats.

En canvi en la valoració de la seguretat, anar a peu i el transport públic són els modes considerats més segurs. En l'altre extrem hi ha la moto, percebuda com el mitjà més insegur.

MITJÀ DE TRANSPORT	INSEGURETAT MITJANA
Moto/Ciclomotor	5,6
Bicicleta	4,2
Cotxe acompanyant	4,0
Cotxe conductor	3,9
Transport públic	2,5
A peu	1,9

MITJÀ DE TRANSPORT	NOTA MITJANA
A peu	8,4
Bicicleta	8,2
Moto/Ciclomotor	8,1
Cotxe	7,8
Tramvia	7,6
FGC	7,5
Taxi	7,2
Metro	7,1
Bus urbà BCN (TMB)	7,0
Bus urbà altres municipis	6,8
Bus interurbà	6,8
Renfe regional / mitja distància	6,8
Renfe rodalies	6,7



Evolució de la mobilitat: comparativa amb l'any 2011

L'EMEF 2012 mostra una lleugera disminució del volum de desplaçaments diaris en el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona respecte l'any 2011 (-1,5 %). En conseqüència, disminueix la ràtio de desplaçaments per persona i dia, especialment fora de Barcelona ciutat.

Respecte els motius dels desplaçaments, en el darrer any s'ha produït una disminució de la mobilitat ocupacional (-4,4 %). A diferència de les edicions anteriors de l'EMEF,

els desplaçaments per motius personals no s'incrementen sinó que s'estabilitzen (-0,1 %).

Amb relació als mitjans de transport, hi ha hagut un augment dels modes no motoritzats respecte l'any 2011: un lleuger augment dels desplaçaments a peu (0,7 %), així com un increment dels desplaçaments en bicicleta (4 %). A més s'ha produït una reducció de l'ús dels modes mecanitzats: del 3 % en transport públic i d'un 4,3 % en vehicle privat.

MOTIUS DELS DESPLAÇAMENT		DESPLAÇAMENTS		VARIACIÓ	
		2011	2012	ABSOLUTS	%
Barcelona	Mobilitat ocupacional	945.369	918.422	-26.947	-2,9 %
	Mobilitat personal	2.096.847	2.160.418	63.571	3,0 %
	Tornada a casa	2.317.995	2.308.415	-9.580	-0,4 %
	Total	5.360.212	5.387.255	27.043	0,5 %
Resta primera corona STI	Mobilitat ocupacional	650.039	609.063	-40.975	-6,3 %
	Mobilitat personal	1.615.335	1.562.125	-53.209	-3,3 %
	Tornada a casa	1.761.226	1.681.297	-79.929	-4,5 %
	Total	4.026.600	3.852.486	-174.114	-4,3 %
Total primera corona STI	Mobilitat ocupacional	1.595.407	1.527.485	-67.922	-4,3 %
	Mobilitat personal	3.712.182	3.722.544	10.361	0,3 %
	Tornada a casa	4.079.222	3.989.712	-89.509	-2,2 %
	Total	9.386.811	9.239.741	-147.070	-1,6 %
Resta RMB	Mobilitat ocupacional	1.099.486	1.048.574	-50.912	-4,6 %
	Mobilitat personal	2.841.864	2.822.706	-19.158	-0,7 %
	Tornada a casa	3.049.834	3.014.443	-35.390	-1,2 %
	Total	6.991.184	6.885.723	-105.461	-1,5 %
Total RMB	Mobilitat ocupacional	2.694.893	2.576.058	-118.835	-4,4 %
	Mobilitat personal	6.554.047	6.545.250	-8.797	-0,1 %
	Tornada a casa	7.129.055	7.004.156	-124.900	-1,8 %
	Total	16.377.995	16.125.464	-252.531	-1,5 %

MODES DE DESPLAÇAMENT		DESPLAÇAMENTS		VARIACIÓ	
		2011	2012	ABSOLUTS	%
Barcelona	Modes no motoritzats	2.716.524	2.834.053	117.529	4,3 %
	Transport públic	1.632.555	1.606.613	-25.942	-1,6 %
	Transport privat	1.011.132	946.589	-64.543	-6,4 %
	Total	5.360.212	5.387.255	27.043	0,5 %
Resta primera corona STI	Modes no motoritzats	2.151.142	2.036.801	-114.341	-5,3 %
	Transport públic	795.647	764.473	-31.174	-3,9 %
	Transport privat	1.079.811	1.051.211	-28.599	-2,6 %
	Total	4.026.600	3.852.486	-174.114	-4,3 %
Total primera corona STI	Modes no motoritzats	4.867.666	4.870.854	3.188	0,1 %
	Transport públic	2.428.202	2.371.086	-57.116	-2,4 %
	Transport privat	2.090.943	1.997.800	-93.142	-4,5 %
	Total	9.386.811	9.239.741	-147.070	-1,6 %
Resta RMB	Modes no motoritzats	3.221.116	3.280.992	59.876	1,9 %
	Transport públic	656.000	622.034	-33.967	-5,2 %
	Transport privat	3.114.068	2.982.698	-131.370	-4,2 %
	Total	6.991.184	6.885.723	-105.461	-1,5 %
Total RMB	Modes no motoritzats	8.088.782	8.151.846	63.064	0,8 %
	Transport públic	3.084.202	2.993.120	-91.083	-3,0 %
	Transport privat	5.205.010	4.980.498	-224.512	-4,3 %
	Total	16.377.995	16.125.464	-252.531	-1,5 %

CAPÍTOL 4





**Gabinet Tècnic
d'Auditoria i Consultoria, s.a.**

**AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ,
CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL
SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT
PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (ATM)**

Informe d'auditoria de Comptes Anuals de l'exercici 2012

Març 2013



Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, s.a.

Balmes 89-91, 2n. 4a.
Tel. 933199622 – Fax 933101739
08008 Barcelona

Julián Hernández, 8, 1è. A
Tel. 913882180 – Fax 917599612
28043 Madrid

Barcelona, 3, 2n. 1a.
Tel. 972201959 – Fax 972220920
17001 Girona

INFORME D'AUDITORIA DE COMPTES ANUALS

Al Consell d'Administració de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA

Hem auditat els comptes anuals de l'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant ATM), que comprenen el balanç de situació al 31 de desembre de 2012, el compte de resultats, la liquidació del pressupost i la memòria corresponents a l'exercici anual finalitzat en aquesta data. Els Administradors de l'ATM són responsables de la formulació dels comptes anuals de l'ATM, d'acord amb el marc normatiu d'informació financera aplicable a l'entitat (que s'identifica en la Nota 2 de la memòria adjunta) i, en particular, amb els principis i criteris comptables que hi conté. La nostra responsabilitat és expressar una opinió sobre els esmentats comptes anuals en el seu conjunt, basada en el treball realitzat d'acord amb la normativa reguladora de l'activitat d'auditoria de comptes vigent a Espanya, que requereix l'examen, mitjançant la realització de proves selectives, de l'evidència justificativa dels comptes anuals i l'avaluació de si la seva presentació, els principis i criteris utilitzats i les estimacions realitzades, estan d'acord amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació.

Segons la nostra opinió, els comptes anuals de l'exercici 2012 adjunts expressen, en tots els aspectes significatius, la imatge fidel del patrimoni i de la situació financera de l'ATM a 31 de desembre de 2012, així com dels resultats de les seves operacions reflectits en el compte de resultats i en l'estat de liquidació del pressupost adjunts i dels recursos obtinguts i aplicats durant l'exercici anual finalitzat en aquesta data, de conformitat amb el marc normatiu d'informació financera que resulta d'aplicació i, en particular, amb els principis i criteris comptables en ell continguts.

Barcelona, 27 de març de 2013

GABINET TÈCNIC
D'AUDITORIA I CONSULTORIA, S.A.

Antoni Clapés i Donadeu
Soci – Auditor de Comptes





1

COMPTES ANUALS DE L'EXERCICI 2012



2

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2012 I 31-12-2011

ACTIU		
	2012	2011
INVERSIONS INFR. I BENS US GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
INFRASTRUCTURA I BENS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	3.863.562,78
IMMOBILITZAT IMMATERIAL	107.045,71	205.248,93
SOFTWARE	1.727.827,50	1.727.827,50
ALTRE IMMOBILITZAT IMMATERIAL	22.794,39	22.794,39
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	-1.643.576,18	-1.545.372,96
IMMOBILITZAT MATERIAL	1.227.619,88	1.199.201,94
CONSTRUCCIONS	309.881,95	309.881,95
MAQUINÀRIA, INSTALLACIONS I ESTRIS	97.565,23	91.313,23
MOBILIARI	89.145,33	88.857,88
EQUIPS PER A PROCESSOS D'INFORMACIÓ	1.054.992,94	1.054.811,27
INSTALLACIONS COMPLEXES ESPECIALITZADES	8.219.931,67	7.904.623,87
ALTRE IMMOBILITZAT MATERIAL	1.661,08	1.661,08
AMORTITZACIÓ ACUMULADA DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	-8.545.558,32	-8.251.947,34
IMMOBILITZAT FINANCER	30.000,00	30.000,00
ACCIONS SENSE COTITZACIÓ OFICIAL	30.000,00	30.000,00
DEUTORS	107.917.284,39	87.978.542,13
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOST CORRENT	98.462.793,26	73.526.566,30
DEUTORS PER DRETS RECONEGUTS.PRESSUPOSTOS TANCATS	1.287.793,05	932.227,31
HISENDA PÚBLICA, DEUTORA PER IVA	8.105.121,35	7.338.793,96
ALTRES DEUTORS NO PRESSUPOSTARIS	61.576,73	6.180.954,56
COMPTES FINANCERS	-93.156,15	64.263.573,95
FIANCES A CURT TERMINI	22.631,03	22.631,03
TRESORERIA	-115.787,18	64.240.942,92
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	4.789.000,00	2.955.000,00
INGRESSOS DIFERITS	4.789.000,00	2.955.000,00
TOTAL ACTIU	117.841.356,61	160.495.129,73

El Director General,

El Cap d'Administració,





3

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

BALANÇ DE SITUACIÓ A 31-12-2012 I 31-12-2011

PASSIU		
	2012	2011
PATRIMONI I RESERVES	8.755.497,82	16.511.711,97
PATRIMONI	16.511.711,97	16.554.894,89
RESULTAT DE L'EXERCICI	-7.756.214,15	-43.182,92
SUBVENCIONS DE CAPITAL	3.863.562,03	3.868.610,70
DEL SECTOR ESTATAL	3.863.562,03	3.868.610,70
DEUTES A CURT TERMINI	96.557.377,15	120.897.671,30
CREDITORS PER OBLIG. REC. I PAG.ORDENATS PRESS.CT	86.328.218,65	107.107.300,23
CREDITORS PER OBLIG. RECONEG. PRESS.TANCATS	718.377,57	816.096,59
PRESTECES A CURT TERMINI FORA SECTOR PÚBLIC	0,00	0,00
HISENDA PÚBLICA, CREDITORA PER CONCEP. FISCALS	31.678,24	24.315,00
SEGURETAT SOCIAL, CREDITORA	5.164,49	5.180,94
ALTRES CREDITORS NO PRESSUPOSTARIS	1.892.226,11	1.033.863,20
FIANCES A CURT TERMINI	40.521,89	30.266,12
OPERADORS PER INTEGRACIÓ TARIFÀRIA	7.541.190,20	11.880.649,22
AJUSTOS PER PERIODIFICACIÓ	8.664.919,61	19.217.135,76
DESPESES DIFERIDES	5.768.773,46	5.682.905,56
INGRESSOS AVANÇATS	2.896.146,15	13.534.230,20
TOTAL PASSIU	117.841.356,61	160.495.129,73

El Director General

El Cap d'Administració,





4

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

COMPTES DE RESULTATS CORRESPONENTS ALS EXERCICIS ACABATS EL 31-12-2012 I 31-12-2011

	2012	2011
INGRESSOS EXPLOTACIÓ	1.081.031.820,32	1.117.905.738,01
VENDES DE SERVEIS	556.035.805,09	522.784.722,90
TRANSFERÈNCIES DE L'ADM. GENERAL DE L'ESTAT	94.701.350,72	133.739.424,84
TRANSFERÈNCIES DE COMUNITATS AUTÒNOMES	220.273.409,05	279.188.187,73
TRANSFERÈNCIES D'ENTITATS LOCALS	162.486.021,69	153.217.131,81
ALTRES INGRESSOS	105.800,95	155.713,19
TRANSF.CAPITAL DE COMUNITAT AUTÒNOMES	47.429.432,82	28.820.557,54
DESPESES D'EXPLOTACIÓ	1.088.422.433,40	1.117.444.718,72
SOUS I SALARIS	1.315.250,10	1.419.373,85
COTITZACIONS SOCIALS A CÀRREC DE L'ENTITAT	274.433,03	264.911,03
ALTRES DESPESES SOCIALS	14.549,08	55.793,54
TRIBUTS	0,00	55,68
ARRENDAMENTS	76.098.296,52	73.942.672,53
REPARACIONS I CONSERVACIÓ	666.126,99	709.651,58
SUBMINISTRAMENTS	29.198,74	31.925,45
ALTRES SERVEIS	113.383,87	125.478,03
TREBALLS REALITZATS PER ALTRES EMPRESES	473.272.390,20	442.492.390,39
PRIMES D'ASSEGURANCES	18.183,82	17.523,75
MATERIAL D'OFICINA	50.717,70	37.932,07
DESPESES DIVERSES	717.084,32	834.641,62
TRANSFERÈNCIES A OPERADORS PÚBLICS	323.469.099,01	390.274.577,62
TRANSFERÈNCIES A ENTITATS LOCALS	72.758.600,00	85.176.000,04
TRANSFERÈNCIES CORRENTS A ALTRES EMPRESES	92.195.687,20	93.241.233,92
TRANSFERÈNCIES DE CAPITAL A EMPRESES PRIVADES	47.429.432,82	28.820.557,62
MARGE BRUT	-7.390.613,08	461.019,29
INGRESSOS FINANCERS	28.574,44	147.848,31
INGRESSOS FINANCERS	28.574,44	147.848,31
DESPESES FINANCERES	230,71	464.762,80
INTERESSOS PRESTECES	0,00	464.336,62
ALTRES DESPESES FINANCERES	230,71	426,18
RESULTAT FINANCER	28.343,73	-316.914,49
AMORTITZACIONS I PROVISIONS	398.203,31	937.471,25
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT MATERIAL	308.819,90	841.302,07
AMORTITZACIÓ DE L'IMMOBILITZAT IMMATERIAL	89.383,41	96.169,18
RESULTAT NET	-7.760.472,66	-793.366,45
RESULTAT EXTRAORDINARI	4.258,51	750.183,53
RESULTATS EXTRAORDINARIS	4.258,51	750.183,53
RESULTAT DE L'EXERCICI	-7.756.214,15	-43.182,92

El Director General,

El Cap d'Administració,



ATM

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2012

RESUM DE LIQUIDACIÓ DEL PRESSUPOST 2012

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
3: Taxes i altres ingr.	548.073.421,58	8.725.979,30	556.799.400,88	556.555.052,79	556.436.768,79	118.284,00	244.348,09	99,96%
4: Transfer. corrents	502.001.392,00	-38.549.703,96	463.451.688,04	463.416.714,69	365.072.205,43	98.344.509,26	34.973,35	99,99%
5: Ingressos patrimoni.	30.000,00	0,00	30.000,00	28.574,44	28.574,44	0,00	1.425,56	95,25%
7: Transferències capital	48.479.335,40	0,00	48.479.335,40	48.479.335,40	48.479.335,40	0,00	0,00	100,00%
8: Rom. Tres. Fin. IRC	0,00	25.185.677,40	25.185.677,40	0,00	0,00	0,00	25.185.677,40	0,00%
TOTAL INGRESSOS	1.098.584.148,98	-4.638.047,26	1.093.946.101,72	1.068.479.677,32	970.016.884,06	98.462.793,26	25.466.424,40	97,67%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUTS	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
1: Personal	1.775.397,61	-203.100,00	1.572.297,61	1.565.573,97	1.540.659,82	24.914,15	6.723,64	99,57%
2: Compra béns i serveis	545.585.343,14	10.284.780,75	555.870.123,89	552.752.172,50	551.512.251,16	1.239.921,34	3.117.951,39	99,44%
3: Despeses financeres	5.000,00	-4.164,54	835,46	230,71	230,71	0,00	604,75	27,61%
4: Transfer. corrents	502.489.872,83	-16.130.769,45	486.359.103,38	486.589.386,21	401.527.205,33	85.062.180,88	-230.282,83	100,05%
6: Inversions	1.162.700,00	42.050,36	1.204.750,36	328.418,03	327.215,75	1.202,28	876.332,33	27,26%
7: Transfer. Capital	47.565.835,40	1.373.155,62	48.938.991,02	47.429.432,82	47.429.432,82	0,00	1.509.558,20	96,92%
TOTAL DESPESES	1.098.584.148,98	-4.638.047,26	1.093.946.101,72	1.088.665.214,24	1.002.336.995,59	86.328.218,65	5.280.887,48	99,52%

El Cap d'Administració,

El Director General,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2012

RESUM DE LIQUIDACIÓ D'EXERCICIS TANCATS

CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	DRETS RECONEGUTS	DRETS RECAPTATS	PENDENT COBRAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	74.458.793,61	0,00	74.458.793,61	74.458.793,61	73.171.000,56	1.287.793,05	0,00	100,00%
TOTAL INGRESSOS	74.458.793,61	0,00	74.458.793,61	74.458.793,61	73.171.000,56	1.287.793,05	0,00	100,00%
CAPÍTOL	CONSIGNACIÓ INICIAL	MODIFICACIONS	CONSIGNACIÓ DEFINITIVA	OBLIGACIONS RECONEGUDES	OBLIGACIONS PAGADES	PENDENT PAGAMENT	ESTAT D'EXECUCIÓ	%
0.- Exercicis tancats	107.923.396,82	-108.633,39	107.814.763,43	107.814.763,43	107.096.385,86	718.377,57	0,00	100,00%
TOTAL DESPESES	107.923.396,82	-108.633,39	107.814.763,43	107.814.763,43	107.096.385,86	718.377,57	0,00	100,00%
DIFERÈNCIES ING/DESP	-33.464.603,21	108.633,39	-33.355.969,82	-33.355.969,82	-33.925.385,30	569.415,48		

El Director General,

El Cap d'Administració,





AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2012

RESULTAT PRESSUPOSTARI A 31-12-2012

	ANY 2012	ANY 2011
1. DRETS RECONEGUTS NETS	1.068.479.677,32	1.118.909.362,69
2. OBLIGACIONS RECONEGUDES NETES	1.088.665.214,24	1.165.226.424,69
3. RESULTAT PRESSUPOSTARI (1-2)	-20.185.536,92	-46.317.062,00
4. DESVIACIONS POSITIVES DE FINANÇAMENT	101.388,31	1.032.892,11
5. DESVIACIONS NEGATIVES DE FINANÇAMENT	12.590.525,91	46.943.666,43
6. DESPESES FINANÇADES AMB ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA	8.858.483,79	1.209.137,12
7. RESULTAT D'OPERACIONS COMERCIALS	0,00	0,00
8. RESULTAT PRESSUPOSTARI AJUSTAT (3-4+5+6+7)	1.162.084,47	802.849,44
	1.162.084,47	802.849,44

El Director General,



El Cap d'Administració,

AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ

Exercici comptable: 2012



ROMANENT LÍQUID DE TRESORERIA A 31-12-2012

	ANY 2012	ANY 2011
1. (+) DEUTORS PENDENTS DE COBRAR A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost d'Ingressos. Exercici Corrent		88.001.173,16
De Pressupost d'Ingressos. Pressupostos tancats	98.462.793,26	73.526.566,30
D'operacions comercials	1.287.793,05	932.227,31
D'altres operacions no pressupostàries	8.189.329,11	13.542.379,55
Menys = Saldos de cobrament dubtós		
Menys = Ingressos realitzats pendents d'aplicació definitiva		
2. (-) CREDITORS PENDENTS DE PAGAMENT A FINAL DE L'EXERCICI		
De Pressupost de despeses. Exercici Corrent	96.557.377,15	120.897.671,30
De Pressupost de despeses. Pressupostos tancats	86.328.218,65	107.107.300,23
De pressupost d'ingressos	718.377,57	816.096,59
D'operacions comercials		
D'altres operacions no pressupostàries	9.510.780,93	12.974.274,48
Menys = Pagaments realitzats pendents d'aplicació definitiva		
3. (+) FONS LÍQUIDS EN LA TRESORERIA A FINALS DE L'EXERCICI		
	-115.787,18	64.240.942,92
4. ROMANENT DE TRESORERIA AFECTAT A DESPESES AMB FINANÇAMENT AFECTAT		
	3.878.943,18	16.170.043,12
5. ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		
	7.387.807,91	15.174.401,66
ROMANENT DE TRESORERIA TOTAL	11.266.751,09	31.344.444,78
ROMANENT DE TRESORERIA PER A DESPESES GENERALS (1-2+3-4)		
Despeses Compromeses a 31/12/2012 (no finançament afectat)	7.387.807,91	15.174.401,66
Romanent de Tresoreria Lliure per a Altres Despeses	936.703,13	1.084.252,27
	6.451.104,78	14.090.149,39

El Cap d'Administració,



El Director General,



**MEMÒRIA DE L'EXERCICI 2012 DE L'AUTORITAT
DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER
A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ
DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA**





Nota 1 - INFORMACIÓ GENERAL

1.1 - Naturalesa de l'Entitat

L'AUTORITAT DEL TRANSPORT METROPOLITÀ, CONSORCI PER A LA COORDINACIÓ DEL SISTEMA METROPOLITÀ DE TRANSPORT PÚBLIC DE L'ÀREA DE BARCELONA (en endavant **ATM**) fou constituïda en virtut del conveni subscrit el 19 de març de 1997 per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Entitat Metropolitana del Transport (actualment Àrea Metropolitana de Barcelona). És una entitat de dret públic, amb personalitat jurídica i patrimoni propis, de caràcter voluntari i de duració indefinida. Es poden adherir a l'**ATM** totes les administracions titulars de serveis públics de transports col·lectius, individualment o a través d'entitats que les agrupin i representin, que pertanyin a l'àmbit format per les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental.

1.2 - Objectiu

L'**ATM** té com a finalitat articular la cooperació entre les administracions públiques titulars dels serveis i de les infraestructures del transport públic col·lectiu de l'àrea de Barcelona que en formen part, així com la col·laboració amb aquelles altres que, com l'Administració de l'Estat (en endavant AGE), hi estan compromeses financerament o són titulars de serveis propis o no traspassats, mitjançant l'elaboració i el seguiment de tots els instruments jurídics, tècnics i financers que es considerin convenients, i, en general, la realització de les funcions que li siguin encomanades per les entitats que la componen.

D'acord amb els seus Estatuts, les funcions de l'**ATM** són les següents:

- Planificació d'infraestructures i serveis de transport públic col·lectiu.
- Relacions amb els operadors de transport col·lectiu (concertació i seguiment de contractes-programa i altres convenis).





11

- Gestió del finançament del sistema per part de les administracions i control dels ingressos, costos i inversions de les empreses prestadores del servei.
- Ordenació de tarifes.
- Publicitat, informació i relacions amb els usuaris.
- Marc normatiu futur.
- Altres funcions relacionades amb la mobilitat.

1.3 - Organització

Els Òrgans de Govern de l'**ATM** previstos en els seus Estatuts i Reglament de Règim Interior són els següents:

- El Consell d'Administració.
- El President.
- El Comitè Executiu.
- El Director General.

L'**ATM** com a entitat del sector públic de la Generalitat de Catalunya adscrita al Departament de Territori i Sostenibilitat està inclosa en l'àmbit dels Pressupostos de la Generalitat de Catalunya.





La composició del Consell d'Administració a 31 de desembre de 2012 així com els canvis produïts en el mes de gener de 2013 per part de la Generalitat de Catalunya són els següents:

President: Sr. Lluís Recoder i Miralles (fins el 16 de gener de 2013)
Sr. Santi Vila i Vicente (a partir del 16 de gener de 2013)

Vicepresident 1r: Sr. Joaquim Forn i Chiariello

Vicepresident 2n: Sr. Antoni Poveda i Zapata

Vocals:

• **Generalitat de Catalunya (8):**

Sr. Xavier Baiget i Cantons
Sr. Damià Calvet i Valera (fins el 16 de gener de 2013)
Sra. Isabel de Diego i Levi-Picard
Sra. Maria Assumpta Farran i Poca
Sr. Ricard Font i Hereu
Sr. Enric Tico i Buixadós
Sr. Pau Villòria i Sistach
Sr. Jordi Follia i Alsina (fins el 16 de gener de 2013)
Sr. Pere Padrosa i Pierre (a partir del 16 de gener de 2013)
Francisco Javier Flores i Garcia (a partir del 16 de gener de 2013)

• **Administracions locals fundadores (5):**

Sra. Sonia Recasens i Alsina
Sr. Antonio Balmón Arévalo
Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros
Sr. Antoni Vives i Tomàs
Sr. Constantí Serrallonga i Tintoré

• **AMTU (2)**

Sr. Josep Mayoral i Antigas
Sr. Joan Mora i Bosch





- **Administració de l'Estat** (2 vocals observadors)

Sr. Dolores Morán Laorden
Sr. Ana Ángeles Marin Andréu

- **Secretària**

Sra. Carme Sardà i Vilardaga

La composició del Comitè Executiu a 31 de desembre de 2012 així com els canvis produïts en el mes de gener de 2013 per part de la Generalitat de Catalunya són els següents:

President:

- Sr. Damià Calvet i Valera (fins el 16 de gener de 2013)
- Sr. Ricard Font i Hereu (a partir del 16 de gener de 2013)

Vocals:

- **Generalitat de Catalunya**

Sr. Ricard Font i Hereu (fins el 16 de gener de 2013)
Sr. Pere Padrosa i Pierre (a partir del 16 de gener de 2013)
Sr. Enric Ticó i Buixadós

- **Ajuntament de Barcelona**

Sra. Constantí Serrallonga i Tintoré

- **Àrea Metropolitana de Barcelona**

Excm. Sr. Antoni Poveda Zapata

- **AMTU**

Sr. Antoni Prunés i Santamaria (fins el 16 de gener de 2013)
Sr. Josep Lluís Castell i Romero (a partir del 16 de gener de 2013)

Secretària:

- Sra. Carme Sardà i Vilardaga





El Director General de l'ATM ha estat el Sr. Ramon Seró i Esteve fins el nomenament en data 16 de gener de 2013 del Sr. Josep Anton Grau i Reinés.

En data 21 de juliol de 2011 es va constituir l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) en virtut de la Llei 31/2010 de 3 d'agost. L'AMB va succeir a l'extinta Entitat Metropolitana del Transport com a administració consorciada de l'ATM.

Nota 2 - BASES DE PRESENTACIÓ

2.1 - Règim comptable

Aquests comptes anuals s'han preparat a partir dels registres comptables de l'ATM prenent com a pla comptable marc el Pla General de Comptabilitat Pública de la Generalitat de Catalunya i aplicant les normes comptables oportunes per a assolir que els comptes anuals expressin la imatge fidel del patrimoni, de la situació financera, de l'execució del pressupost i dels resultats de les seves operacions i dels recursos obtinguts i aplicats en l'exercici.

Adicionalment d'acord amb pronunciaments de la "Intervención General de la Administración del Estado", són aplicables als Consorcis les normes de caràcter general vigents per a l'administració local, amb aquelles particularitats que puguin fixar els seus Estatuts. Per aquest motiu, també s'ha contemplat la normativa recollida a la següent legislació:

- a) Ordre del Ministeri d'Economia i Hisenda, del 6 de maig de 1994, d'aprovació del Pla General de Comptabilitat Pública.
- b) Documents sobre principis comptables, emesos per la Comissió de Principis i Normes Comptables Públiques, creada per Resolució de la Secretaria d'Estat d'Hisenda de 28 de desembre de 1990.
- c) Reial Decret Legislatiu 2/2004, de 5 de març, pel qual s'aprova el Text Refós de la Llei Reguladora de les Hisendes Locals (LLRHL).
- d) R.D. 500/1990 de 20 d'abril, pel qual es desenvolupa la LLRHL.





dicació en contrari, els imports monetaris dels comptes en euros.

**Nota 3 - NORMES DE VALORACIÓ**

Les normes de valoració més rellevants aplicades en la preparació i presentació dels comptes anuals són les següents:

3.1 - Immobilitzat immaterial

Aquest epígraf comprèn els costos d'adquisició del software informàtic i de la marca SMTPC i de la pròpia **ATM**. L'amortització es realitza considerant unes vides útils entre tres i cinc anys.

3.2 - Immobilitzat material i Inversions en infraestructura i béns destinats a l'ús general

Figura valorat d'acord amb els criteris que s'indiquen a continuació:

- a) Les inversions es valoren a preu d'adquisició.
- b) Les reparacions que no signifiquin una ampliació de la vida útil i les despeses de manteniment són carregades directament al compte de resultats. Els costos d'ampliació o millora que donen lloc a un augment de la durada del bé són capitalitzats com a més valor de l'immobilitzat.
- c) Els estudis preliminars corresponents a projectes d'inversió s'imputen a despesa en l'exercici que es realitzen, llevat que l'**ATM** rebi ingressos específics per al seu finançament. En aquest cas, es registren als epígrafs d'immobilitzat (cost) i Subvencions de capital (finançament).
- d) Els coeficients aplicats en el càlcul de les amortitzacions són els resultants de considerar les següents vides útils:





17

	<u>Anys vida útil</u>
• Construccions	8
• Maquinària, instal·lacions i estris	8
• Mobiliari	10
• Equips procés informació	4
• Instal·lacions complexes especialitzades	4 – 10

La vida útil de les construccions i instal·lacions ordinàries s'ha adequat a la durada del contracte d'arrendament de l'immoble on estan situades.

e) Les inversions de l'exercici es comencen a amortitzar des del moment en què entren en funcionament.

f) Les inversions en infraestructures i béns destinats a l'ús general, es lliuraran a administracions públiques amb càrrec a Subvencions de capital.

3.3 - Immobilitzat financer

Accions sense cotització oficial correspon al valor nominal de la participació del 50% en el capital de la societat Sermetra, S.L.

3.4 - Deutors

Correspon al valor nominal dels drets pendents de cobrament els quals són, en tots els casos, amb venciment a curt termini





3.5 - Subvencions de capital i ingressos avançats

L'ATM rep finançament de les administracions públiques per al desenvolupament de projectes d'inversió o projectes que tenen aplicació al compte de resultats. Aquest finançament es registra transitòriament a l'epígraf d'ingressos avançats. Els traspassos a l'epígraf de subvencions de capital del balanç de situació, o al compte de resultats es realitzen de forma correlacionada amb l'execució dels projectes d'inversió o de despeses que respectivament financen.

3.6 - Deutes a llarg i curt termini

Reflecteixen el valor nominal de les obligacions pendents de pagament. Es classifiquen a llarg o a curt termini en funció de que el seu venciment sigui superior o inferior a dotze mesos.

3.7 - Ingressos i despeses

Els ingressos i despeses són registrats a la comptabilitat financera atenent als principis de l'acreditament i de correlació d'ingressos i despeses, independentment del moment en què es cobren o es paguen, i d'aquell en què se'n produeix el reconeixement pressupostari.

Seguint el principi de prudència, l'ATM comptabilitza els beneficis realitzats en la data de tancament de l'exercici, mentre que els riscos i pèrdues previsibles, inclòs eventuals, es comptabilitzen en quan són coneguts.

D'altra banda, els ingressos i despeses s'incorporen a la Liquidació Pressupostària en el moment en què es produeix l'acte administratiu de reconeixement dels respectius drets i obligacions.





3.8 - Impost sobre Societats

D'acord amb la naturalesa de l'ATM i en aplicació de la Llei de l'Impost sobre Societats, aquesta es troba exempta de l'Impost i no està subjecta a retencions a compte pels rendiments financers que obtingui.

3.9 - Medi ambient

Les despeses derivades de les actuacions que tenen per objecte la protecció i millora del medi ambient es comptabilitzen, si escau, com a despeses de l'exercici en què s'incorren. No obstant això, si suposen inversions com a conseqüència d'actuacions per a minimitzar l'impacte ambiental i la protecció i millora del medi ambient, es comptabilitzen com a major valor de l'immobilitzat.

Nota 4 - IMMOBILITZAT IMMATERIAL

Els moviments comptables registrats pels comptes que componen l'epígraf d'immobilitzat immaterial es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.

Les inversions principals d'aquest exercici corresponen a noves aplicacions.





IMMOBILITZAT IMMATERIAL									
VALOR DE COST					FONS D'AMORTITZACIÓ				
Saldo 1.1.2012	Inversions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2012	Saldo 1.1.2012	Dotacions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2012	Valor Net 31.12.2012	
1.727.827,50	-	-	1.727.827,50	1.522.578,57	89.383,41	8.819,81	1.620.781,79	107.045,71	
22.794,39	-	-	22.794,39	22.794,39	-	-	22.794,39	-	
1.750.621,89	-	-	1.750.621,89	1.545.372,96	89.383,41	8.819,81	1.643.576,18	107.045,71	

- Software
- Altre immobilitzat immaterial








Nota 5 - IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

- 5.1 - Els moviments comptables registrats pels comptes que integren l'immobilitzat material de l'ATM al llarg de l'exercici 2012 es detallen en el quadre que s'insereix en la pàgina següent.
- 5.2 - Les inversions de l'exercici corresponen principalment a instal·lacions complexes especialitzades (xip sense contacte i sistema de seguretat únic) i equips informàtics.

Nota 6 - DEUTORS I AJUSTAMENTS PER PERIODIFICACIÓ D'ACTIU

- 6.1 - El saldo al 31 de desembre de 2012 de l'epígraf de Deutors per drets reconeguts presenta la següent composició:

• Generalitat de Catalunya		
- Contracte-Programa (C.P.) (Nota 12.3)	48.120.452,23	
- Altres	549.526,71	48.669.978,94
• Administració General de l'Estat (AGE)		36.244.510,00
• Ajuntament de Barcelona		
- Contracte-Programa (C.P.) (Nota 12.3)	6.694.325,00	
- Altres	91.687,12	6.786.012,12
• Àrea Metropolitana de Barcelona - AMB (Nota 12.3)		7.111.750,00
• Ajuntament de Badalona		579.827,31
• Altres		358.507,94
		99.750.586,31



- 6.2 - L'epígraf d'ingressos diferits (Ajustaments per Periodificació) correspon al finançament a rebre en el proper Contracte-Programa per a finançar les despeses meritades per aquest concepte i reflectides a l'epígraf de despeses diferides (Nota 10.4).



22

IMMOBILITZAT MATERIAL I INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL

	VALOR DE COST				FONS D'AMORTITZACIÓ				Valor Net 31.12.2012
	Saldo 1.1.2012	Altes	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2012	Saldo 1.1.2012	Dotacions	Traspassos/ Baixes	Saldo 31.12.2012	
• Construccions	309.881,95	-	-	309.881,95	309.881,94	-	-	309.881,94	0,01
• Maquinària, instal·lacions i estris	91.313,23	6.252,00	-	97.565,23	64.428,57	12.705,54	8.176,59	85.310,70	12.254,53
• Mobiliari	88.857,88	287,45	-	89.145,33	61.266,40	5.261,29	(-) 249,77	66.277,92	22.867,41
• Equips procés informació	1.054.811,27	6.570,78	(-) 6.389,11	1.054.992,94	670.252,70	122.217,31	156.646,10	949.116,11	105.876,83
• Instal·lacions complexes especialitzades	7.904.623,87	315.307,80	-	8.219.931,67	7.145.868,02	168.469,29	(-) 179.781,84	7.134.555,47	1.085.376,20
• Altre immobilitzat material	1.661,08	-	-	1.661,08	249,71	166,47	-	416,18	1.244,90
IMMOBILITZAT MATERIAL	9.451.149,28	328.418,03	(-) 6.389,11	9.773.178,20	8.251.947,24	308.819,90	(-) 15.208,92	8.545.558,32	1.227.619,88
INVERSIONS EN INFRAESTRUCTURA I BÉNS DESTINATS A L'ÚS GENERAL	3.863.562,78	-	-	3.863.562,78	-	-	-	-	3.863.562,78





Nota 7 - COMPTES FINANCERS

7.1 - L'epígraf "Tresoreria" correspon als següents conceptes:

• Saldos disponibles en bancs i institucions de crèdit	4.761.519,75
• Compte corrent "Cash Pooling"	(-) 4.877.306,93
	<u>(-) 115.787,18</u>

7.2 - El mes de maig de 2008 es va formalitzar el protocol de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per a l'adhesió d'aquesta al model de gestió de tresoreria corporativa de la Generalitat de Catalunya, basat en un sistema de "Cash Pooling". Els saldos excedents que provinguin d'ingressos propis des dels comptes operatius al compte tresorer corporatiu es retribueixen a l'euríbor a un més.

Nota 8 - PATRIMONI I RESERVES

Els fons propis de l'ATM han tingut el següent moviment durant l'exercici 2012

	Saldo 1.1.2012	Aplicació Resultat 2011	Resultat 2012	Saldo 31.12.12
• Patrimoni	16.554.894,89	(-) 43.182,92	-	16.511.711,97
• Resultat de l'exercici	(-) 43.182,92	43.182,92	(-) 7.756.214,15	(-) 7.756.214,15
	<u>16.511.711,97</u>	-	<u>(-) 7.756.214,15</u>	<u>8.755.497,82</u>

Nota 9 - SUBVENCIONS DE CAPITAL I INGRESSOS AVANÇATS

9.1 - Les subvencions procedents del sector estatal corresponen als següents conceptes:





24

a) Fons de Contractes-Programes (Nota 12.3) aplicats al desenvolupament d'un sistema de gestió i ajut a l'explotació a l'ATM i a les empreses de transport públic en règim de gestió indirecta (veure Nota 5.1, epígraf d'Instal·lacions complexes especialitzades).

• Saldo a 1 de gener de 2012	5.048,67
• Aplicació a resultats (amortització econòmica) (Nota 12.5)	(-) 5.048,67
• Saldo a 31 de desembre de 2012	-

b) Fons del Ministerio de Fomento per a l'execució de les obres de construcció d'un pas sota l'autopista A-2 per tal de permetre la circulació del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Nota 5.1 i 9.2). Import certificat total de 3.863.562,03 euros.

9.2 - Els ingressos avançats tenen la següent composició:

• Contracte-Programa 2011-12 (Nota 12.3)	210.021,72
• Ingressos diferits despeses d'emissió i gestió T-12	1.262.758,25
• Transferència de l'IMSESO pel desenvolupament d'un programa d'accessibilitat en les renovacions de flota de les línies regulars d'autobusos (pendent d'aplicar d'aportacions 2001-2007)	1.217.188,33
• Transferència relativa al conveni de 2 de juny de 2000 entre la Generalitat de Catalunya i l'ATM per al finançament del sistema de validació i venda integrat (pendent d'aplicar aportació any 2000)	163.161,21
• Aportació del Ministerio de Fomento per al pas sota la A-2 (pendent d'aplicar)	43.016,64
	<u>2.896.146,15</u>





25

Nota 10 - CREDITORS A CURT TERMINI

- 10.1 - El saldo a 31 de desembre de 2012 de l'epígraf de Creditors per obligacions reconegudes i pagaments ordenats i altres creditors no pressupostaris, presenta la següent composició:

• TMB (Contracte-Programa) (1)	50.773.687,81
• TMB (altres conceptes)	833.983,90
• FGC (Contracte-Programa) (2)	18.116.952,66
• AMB (Contracte-Programa)	129.302,00
• Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.	8.400.900,72
• Tramvia Metropolità, S.A.	6.833.933,52
• RENFE operadora	3.092.100,00
• Ajuntaments de l'AMTU (3)	-
• Altres	761.867,41
Total (inclòs 1.896.131,80 de creditors per I.V.A.)	<u>88.942.728,02</u>

L'epígraf d'Altres correspon en la seva major part a l'adquisició de béns i serveis per part de l'ATM.

Els saldos creditors associats a despeses del Contracte-Programa es detallen a la Nota 12.3.



- (1) Transports Metropolitans de Barcelona és la denominació sota la que presten els seus serveis les empreses Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. i Transports de Barcelona, S.A.
- (2) Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- (3) Agrupació de municipis titulars de serveis de transport urbà de la Regió Metropolitana de Barcelona.



- 10.3 - L'epígraf d'"operadors per integració tarifària" reflecteix el saldo net creditor relatiu a imports a cobrar i a pagar als operadors i comercialitzadors adherits al Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. El detall del saldo net és el següent:

Operador	Saldo a pagar (a cobrar)
• TMB	6.645.578,90
• FGC	(-) 1.347.592,53
• RENFE operadora	(-) 1.174.750,12
• ADIF	395.687,17
• Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL	966.886,09
• Hispano Igualadina	542.435,57
• Marfina Bus, S.A.	521.559,04
• Mohn, S.L.	547.506,61
• Soler i Sauret, S.A.	573.181,84
• Logista, S.A.	(-) 2.043.989,33
• Comercial Servicio Quinielas	(-) 1.643.747,51
• Altres operadors i comercialitzadors	3.558.434,47
	<u>7.541.190,20</u>

- 10.4 - El saldo de l'epígraf "despeses diferides" inclou els següents conceptes:

• Despeses a liquidar a l'exercici 2012 per Integració Tarifària (Nota 12.2.b)	979.773,46
• Resta compensació estimada a RENFE per Integració Tarifària de l'exercici 2012 (Nota 12.2.c)	3.189.000,00
• Compensacions Tramvies a liquidar al 2012	1.600.000,00
	<u>5.768.773,46</u>

La suma de les despeses diferides per compensacions, amb un import total de 4.789 milers d'euros, estan finançats per ingressos diferits en concepte de Contracte-Programa (Nota 6.2).





Nota 11 - SITUACIÓ FISCAL

- 11.1 - D'acord amb la legislació vigent, les liquidacions d'impostos no poden considerar-se definitives fins que no han estat inspeccionades per les autoritats fiscals o ha transcorregut el termini de prescripció de quatre anys. L'ATM té oberts a inspecció tots els exercicis no prescrits i per a tots els tributs als que es troba subjecta. En opinió dels administradors de l'ATM no s'espera que es meritin passius addicionals significatius com a conseqüència d'una eventual inspecció.
- 11.2 - El saldo del compte Hisenda Pública creditora per conceptes fiscals reflecteix bàsicament les retencions practicades a compte de l'I.R.P.F. en el mes de desembre de 2012.
- 11.3 - El saldo del compte Hisenda Pública deutora per I.V.A. correspon a la liquidació de desembre de 2012 presentada el gener del 2013.

Nota 12 - INGRESSOS I DESPESES

- 12.1 - Ingressos per vendes de serveis



Al 31 de desembre de 2012 aquest epígraf presenta la següent composició:

• Venda de títols integrats	451.083.347,29
• Repercussió de les despeses de gestió del sistema tarifari integrat	28.333.796,64
Ingressos del sistema tarifari integrat (Nota 12.2)	479.417.143,93
• Ingressos aplicats per sol·licituds T-12	664.079,15
• Cessió trens a TMB	75.871.382,01
• Facturacions a tercers del Centre d'Informació TransMet	83.200,00
• Vendes de serveis	556.035.805,09





El 25 de juliol del 2006, l'ATM va formalitzar la cessió a Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 39 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 8 d'agost de 2003 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interès Económico, S.A. i CAF, S.A.

En data 21 de setembre de 2006 es va formalitzar un altre conveni relatiu a la cessió de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 50 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 23 de juliol de 2004 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interès Económico, S.A. i ALSTOM, S.A.

Finalment, en data 2 de juliol de 2007 es va formalitzar un conveni relatiu a la cessió de l'explotació i operació dels trens objecte del Contracte Marc i d'Arrendament, previ subministrament de 10 trens per la xarxa de metro, subscrit en data 18 d'abril de 2005 per l'ATM, Alquiler de Trenes Agrupación de Interès Económico, S.A. i CAF, S.A.

En virtut d'aquests acords de cessió, Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S.A. haurà de satisfer anualment a l'ATM les contraprestacions previstes per la cessió de l'explotació i operació dels trens, mitjançant la compensació amb les subvencions que TMB hagi de cobrar de l'ATM anualment per aquest concepte. Per a l'any 2012 aquest import ha estat de 75.871 milers d'euros.

12.2 - Despeses per treballs realitzats per altres empreses

- a) En l'exercici 2001 es va posar en marxa el Sistema Tarifari Integrat de la regió metropolitana de Barcelona. En virtut dels diferents convenis signats amb els operadors i els comercialitzadors, l'ATM realitza les vendes de títols integrats (T-10, T-50/30, T-MES, T-DIA i altres) i repercuteix als operadors les despeses de gestió del sistema. Per altra banda l'ATM es fa càrrec de liquidar els ingressos assignats a cada operador en funció dels viatgers transportats (validacions i enquestes), de les despeses de gestió del sistema (edició dels títols, comissions de comercialització, rebuig, auditoria, enquestes, comunicació i altres despeses de gestió) i de les compensacions econòmiques acordades amb els operadors.





29

b) Les despeses del Sistema Tarifari Integrat associades en l'exercici 2012, en virtut de l'exposat, s'obtenen a partir del càlcul següent:

• Despeses per serveis de transport de viatgers, incentiu de seguretat i taxa de seguretat (ingressos assignats als operadors)	452.333.041,09
• Despeses de gestió del sistema	
– Comissions, despeses per edició i comercialització de títols i altres (import net)	21.511.388,84
– Despeses gestió ATM (1)	7.352.287,85
	<u>28.863.676,69</u>
• Altres despeses	<u>5.711,94</u>
• Altres ingressos del sistema	<u>(-) 83.200,00</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2011:	<u>(-) 2.681.859,25</u>
• Periodificació de despeses a liquidar al 31 de desembre de 2012:	
– Despeses per serveis de transport de viatgers	1.000.000,00
– Despeses de gestió	(-) 20.226,54
	<u>979.773,46</u>
• Despeses del sistema tarifari integrat	<u>479.417.143,93</u>

(1) Import pressupostat





30

- c) Addicionalment l'ATM liquida, amb el finançament rebut del Contracte-Programa 2012 (Nota 12.3.e), les següents compensacions per integració tarifària i assimilats, a les empreses operadores (epígraf de transferències corrents a altres empreses):

• Compensacions Integració Tarifària	32.009.818,50
• Compensacions servei nocturn	3.150.204,12
• Compensacions per Ajuntaments AMTU	5.709.000,00
• Compensacions per Integració Tarifària i servei nocturn periodificades a 31 de desembre 2011	(-) 2.955.000,00
• Compensacions per Integració Tarifària de l'exercici 2012 periodificades a 31 de desembre 2012 (Nota 10.4)	3.189.000,00
	<u>41.103.022,62</u>

Un import de 736 milers d'euros d'aquestes compensacions no s'imputen a Contracte-Programa (tenen finançament del Departament de Territori i Sostenibilitat i de l'Ajuntament d'Igualada segons conveni de 18 de juny de 2012).

12.3 - Ingressos i despeses per transferències corrents (Contracte Programa)

- a) El 27 de desembre de 2012 es va signar entre l'AGE i l'ATM el Contracte Programa 2011-2012 que té per objecte regular les relacions recíproques relatives al finançament del transport públic regular de viatgers en l'àmbit definit en l'article 1 dels estatuts de l'ATM, donant continuïtat a diversos aspectes dels Contractes-Programa relatius a períodes anteriors. Aquest Contracte Programa tenia vigència de l'1 de gener de 2012 fins al 31 de desembre de 2012 i regularitzava sobre les seves mateixes bases el 2011.

Els Contractes Programa recullen les necessitats del sistema de transport gestionat per l'ATM i la seva cobertura mitjançant les aportacions dels usuaris i de les Administracions públiques: AGE i Administracions Consorciades en l'ATM (Generalitat de Catalunya, Ajuntament de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona).





Es intenció de les Administracions signants del Contracte Programa donar continuïtat al marc de finançament del transport i per tant aquests preveuen que per a exercicis futurs tant l'AGE com les administracions consorciades segueixin consignant les seves aportacions, la liquidació definitiva de les quals resta supeditada al que estableixin els nous contractes programa a formalitzar en el futur.

- b) En data 7 de juliol de 2009 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2007-2008 va aprovar la seva liquidació, resultant un import net pendent d'aplicació per 415 milers d'euros, que l'ATM va comptabilitzar en el compte de reserva corresponent i que s'aplica com origen del Contracte Programa 2011-2012. Aquest import es compon d'un excés d'aportacions de l'AGE de 5.330 milers d'euros (que segons la clàusula 9.1 del Contracte Programa 2011-2012 s'ha tingut en compte en l'abonament de l'aportació de l'AGE per a l'any 2012) i un defecte d'aportacions de les administracions consorciades de 4.915 milers d'euros, que corresponen a Generalitat de Catalunya (2.670 milers d'euros), Ajuntament de Barcelona (1.229 milers d'euros) i Àrea Metropolitana de Barcelona (1.016 milers d'euros).
- c) En data 7 de juliol de 2011 la Comissió de Seguiment del Contracte Programa 2009-2010 va aprovar la seva liquidació, resultant un dèficit d'aportacions realitzades al sistema respecte de les subvencions meritades de 178.158 milers d'euros. Aquest import es compon d'un excés d'aportacions de l'AGE de 3.827 milers d'euros i un defecte d'aportacions de les administracions consorciades de 181.985 milers d'euros, estant pendent de determinar el seu repartiment entre les administracions consorciades.

Aquest dèficit d'aportacions de 178.158 milers d'euros te contrapartida en l'endeutament financer dels operadors per 188.080 milers d'euros (TMB, FGC i AMB) i en signe contrari pels imports pendents d'aplicació per part de l'ATM per 9.922 milers d'euros (compte reserva), aquest compte reserva s'aplica com a origen del Contracte Programa 2011-2012.

Les administracions han d'efectuar les aportacions necessàries per cobrir aquest dèficit d'aportacions d'acord amb la Comissió de Seguiment del Contracte Programa i en el marc de negociació dels futurs Contractes Programa a formalitzar entre l'AGE i les administracions consorciades. En aquest sentit, el mateix Contracte Programa 2011-2012 recull les corresponents anualitats d'amortització del préstec concertats per TMB per cobrir aquest concepte.





Adicionalment, en sessió de 23 de desembre de 2008 l'ATM va autoritzar a TMB a adquirir 6 unitats de trens per a la línia 9 per un import estimat de 44 milions d'euros. Es va acordar que les obligacions econòmiques que es derivessin d'aquesta autorització s'incorporarien, tal i com es va fent, a les necessitats de futurs contractes programa a subscriure entre l'ATM i l'AGE.

L'import pendent d'aplicar per l'ATM del Contracte Programa 2009-2010 ha tingut el següent moviment en l'exercici 2012:

• Saldo a 31 de desembre de 2011	<u>9.814.713,81</u>
• Baixa d'obligacions d'exercicis tancats	<u>107.456,42</u>
• Compte reserva Contracte Programa 2009-10	<u>9.922.170,23</u>

- d) El Contracte Programa 2011-2012 recull els criteris de liquidació de l'aportació de l'AGE per aquest període. Per altra banda la Comissió de Seguiment del Contracte Programa és l'encarregada d'aprovar anualment les propostes de liquidació presentades per l'ATM en les que es determina l'aportació de l'AGE i la de les Administracions Consorciades i que ha de cobrir la totalitat de les necessitats reals del sistema del transport després de deduir d'aquestes les aportacions meritedes per l'AGE i els ingressos dels usuaris.

Aquest Contracte Programa ratifica l'aplicació, per a cobrir les necessitats previstes pel sistema en els anys 2011 i 2012, de les desviacions dels Contractes Programa 2007-2008 i 2009-2011 (10.337 milers d'euros), de part dels romanents en concepte de devolució de prorrata IVA recuperats pels diferents operadors i de la concertació d'endeutament financer per part dels operadors tal i com va aprovar l'ATM en sessions del seu Consell d'Administració de 17 de juny de 2011 i 13 d'abril de 2012. En aquest sentit el Contracte Programa 2011-2012 inclou adicionalment com a origen per endeutament financer dels operadors les aportacions de l'ATM per necessitats previstes de l'any 2012 a liquidar en els anys 2014 i 2015 (22.200 milers d'euros per TMB i 4.769 milers d'euros per FGC), i que per tant també hauran de ser liquidades a l'ATM per part de les administracions en les anualitats dels anys 2014 i 2015.





Les administracions, igual que pel Contracte Programa 2009-2010 han d'efectuar les aportacions necessàries per cobrir aquest dèficit d'aportacions d'acord amb la Comissió de Seguiment del Contracte Programa i en el marc de negociació dels futurs Contractes Programa a formalitzar entre l'AGE i les administracions consorciades.

En sessió de 20 de desembre de 2012 el Consell d'Administració de l'ATM va autoritzar a TMB a destinar una part de l'endeutament autoritzat per a l'any 2012, i que no es va incloure com a origen del Contracte Programa 2011-2012, a pagar els compromisos assumits en matèria de pla de reequilibri i cobertura de contingències de risc de l'any 2012 d'aquesta empresa i que s'estimen en 25.036 milers d'euros.

Finalment, i com a conseqüència de la minoració per part de la Generalitat de Catalunya de les aportacions a l'ATM de l'exercici 2012 en un import de 27.000 milers d'euros, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar en sessió del 16 de gener de 2013, autoritzar a TMB per contractar un endeutament addicional màxim per a l'any 2012 de 27.000 milers d'euros, per donar cobertura a les necessitats compromeses al Contracte Programa 2011-2012 per a TMB.

- e) En el quadre resum que es presenta en aquest apartat, es detallen els efectes pressupostaris de les transferències corrents i de capital rebudes a l'exercici 2012 per l'ATM de les Administracions, així com les aportacions corrents i de capital que aquesta ha realitzat als operadors en virtut dels acords amb cadascun d'ells, les despeses relatives a les actuacions en relació als operadors de transport públic interurbà en règim de gestió indirecta i les dels sistemes tramviaris.

El resum dels efectes en el compte de resultats és el següent, en milers d'euros:





34

	<u>Ingressos (1)</u>	<u>Despeses (1)</u>
Contracte Programa		
• Administracions	524.155	-
• Operadors públics (TMB-FGC)	-	323.469
• AMB (gestió indirecta)	-	72.759
• Compensacions per integració tarifària, altres subvencions a operadors i AMTU	-	40.367
• Altres transferències	-	422
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries Besòs (Nota 13)	-	98.037
Altres transferències	<u>736</u>	<u>800</u>
Transferències corrents i de capital en compte de resultats	<u>524.891</u>	<u>535.854</u>

En l'exercici 2012 l'ATM ha reconegut com a ingrés de transferència per Contracte-Programa un import de 341 milers d'euros pel manteniment del SAE.

Cal esmentar que, de forma excepcional i amb càrrec als seus recursos propis, per als exercicis 2011 i 2012 l'ATM ha contribuït al pressupost de despeses de Contracte Programa en uns imports totals de 3.357 milers d'euros i 11.239 milers d'euros respectivament.



(1) Ingressos i Despeses inclouen un total de 4.789 milers d'euros corresponents a les compensacions per integració tarifària pendents d'aplicar a pressupost (Nota 10.4 i 12.2). La periodificació de despeses s'ha registrat amb abonament a l'epígraf de Despeses Diferides, i la periodificació d'ingressos amb càrrec a l'epígraf d'Ingressos Diferits.



SITUACIÓ AL 31.12.12 DE LES APORTACIONS DEL CONTRACTE-PROGRAMA 2011-2012 (milers d'euros)

	Drets reconeguts		Cobraments		Pendent de cobrament al 31.12.2012 (4)
	2011	2012	2011	2012	
INGRESSOS					
• AGE	133.771	93.097	133.771	56.852	36.245
• Generalitat de Catalunya (1) (2)	307.465	258.018	240.682	276.681	48.120
• Ajuntament de Barcelona	72.886	80.174	67.100	79.266	6.694
• AMB	79.870	79.870	79.870	72.758	7.112
TOTAL	593.992	511.159	521.423	485.557	98.171
	Obligacions liquidades		Pagaments		
	2011	2012	2011	2012	Pendent de pagament al 31.12.2012 (4)
DESPESES					
• TMB (5)(6)	342.986	280.592	270.997	301.808	50.773
• FGC (5)(6)	47.289	42.878	35.543	36.507	18.117
• AMB (Gestió indirecta) (3) (5)(6)	85.176	72.758	74.976	82.958	-
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs (corrent)	48.563	49.007	40.139	44.108	13.323
• Tramvia Baix Llobregat i Glòries-Besòs (capital)	28.821	47.429	28.821	47.429	-
• AMTU (Execució directa ATM)	6.300	5.709	5.190	6.819	-
• Gestió Indirecta (Execució directa ATM)	31.144	29.420	31.109	29.344	111
• Rodalies RENFE (Execució directa ATM)	5.574	5.766	2.529	6.000	2.811
• Despeses ATM	464	-	464	-	-
TOTAL	596.317	533.559	489.768	554.973	85.135
• Contribució del pressupost propi ATM	(-) 3.357	(-) 11.239			
INGRESSOS AVANÇATS	10.337 (7)	1.032	(-) 11.161	208	Ingressos avançats 31.12.12 (Nota 9.2)

(1) Inclou els imports de 50.000 milers d'euros i 8.000 milers d'euros assignats per la Generalitat de Catalunya a l'ATM en virtut dels convenis de 22 de desembre de 2011 i 27 de desembre de 2012 amb l'AGE per els anys 2011 i 2012 respectivament.

(2) No inclouen les aportacions de capital efectuades directament per la Generalitat de Catalunya a FGC i previstes en el Contracte-Programa (19.350 milers d'euros per el 2011) ni les aportacions associades als Convenis d'11 d'octubre de 2011 i 18 de juny de 2012 amb Ajuntament d'Igualada per 673 milers d'euros i 505 milers d'euros per els anys 2011 i 2012 respectivament.

(3) Xifra pressupostària. Pendent de rebre el certificat d'aportacions de l'AMB a les línies de l'AMB sota la seva tutela. Aquestes aportacions determinen finalment la xifra de despesa reconeguda de la Generalitat de Catalunya a l'AMB i la seva aportació real al Contracte-Programa.

(4) Els saldos s'obtenen de la liquidació dels comptes d'aportacions de l'AMB i la seva aportació real al Contracte-Programa.

(5) Per a l'any 2012 no inclouen les necessitats previstes a cobrir amb endeutament financer previst per al 2011 (93.270 milers d'euros per TMB, 6.512 milers d'euros per l'AMB i 5.927 milers d'euros per FGC respectivament), i que segons l'acord del Consell d'Administració de l'ATM de 17 de juny de 2011 les obligacions econòmiques del qual s'incorporaran a les necessitats de futurs contractes programa a subscriure entre l'ATM i l'AGE.

(6) Per a l'any 2012 no inclouen les necessitats previstes a cobrir amb endeutament financer previst per al 2012 (66.876 milers d'euros per TMB i 11.000 milers d'euros per l'AMB), i que segons l'acord del Consell d'Administració de l'ATM de 13 d'abril de 2012 les obligacions econòmiques del qual s'incorporaran a les necessitats de futurs contractes programa a subscriure entre l'ATM i l'AGE. Tampoc inclou les aportacions de l'ATM per necessitats previstes dels operadors de l'any 2012 a liquidar en els anys 2014 i 2015 (22.200 milers d'euros per TMB i 4.769 milers d'euros per FGC) i que també s'hauran d'incorporar a les necessitats de futurs contractes programa (Nota 12.3.d).

(7) Aplicació al Contracte-Programa 2011-2012 dels comptes reserva del Contracte-Programa 2007-2008 (415 milers d'euros) i 2009-2010 (9.922 milers d'euros).



- f) D'acord amb el que s'esmenta a l'apartat anterior les Administracions signants del Contracte Programa 2011-2012 han consignat per a l'exercici 2013 les seves aportacions a compte del nou contracte programa que tindrà vigència a partir de l'1 de gener de 2013 i que es troba actualment en negociació entre les administracions.

Addicionalment l'ATM està elaborant el document de necessitats i finançament pels propers exercicis, a partir del qual el Consell d'Administració de l'ATM aprovarà les previsions de necessitats del sistema de transport per a l'any 2013, així com els orígens de fons a rebre de l'AGE o de les administracions consorciades per a la seva cobertura, tant en el mateix 2013 com de forma diferida (endeutament autoritzat dels operadors).

12.4 - Despeses de personal

La plantilla de l'ATM al 31 de desembre de 2012 distribuïda per categories professionals, incloent una persona en comissió de serveis de TMB, es detalla a continuació:

Categoria	Dona	Home	Nombre d'empleats
• Director general	-	1	1
• Director tècnic	-	1	1
• Cap de servei	2	6	8
• Cap d'unitat	1	-	1
• Tècnic superior	1	3	4
• Tècnic grau mitjà	4	1	5
• Administratius	7	2	9
• Auxiliars administratius	1	-	1
	16	14	30

Durant l'exercici 2012 l'ATM ha disposat d'un empleat adscrit en comissió de serveis (d'acord amb el conveni subscrit a l'efecte amb TMB). En aquest sentit l'epígraf de treballs realitzats per altres empreses inclou la despesa corresponent a aquest concepte.





37

12.5 - Resultats extraordinaris

Aquest epígraf del Compte de resultats té la següent composició:

• Subvencions de capital aplicades, correlacionades amb l'amortització econòmica (Nota 9.1)	5.048,67
• Altres	(-) 790,16
	<u>4.258,51</u>

- 12.6 - La previsió d'honoraris per a l'auditoria dels comptes anuals de l'exercici 2012 és de 17.586 euros. La societat auditora ha facturat un import de 4.257 euros per altres serveis.

Nota 13 - ALTRES CONSIDERACIONS

13.1 - Tramvia Baix Llobregat i Tramvia Sant Martí-Besòs



- a) El 27 d'abril de 2000 el Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar la redacció del projecte, la construcció i l'explotació d'un sistema de tramvia-metro lleuger en el corredor Diagonal-Baix Llobregat de l'àrea de Barcelona que inclou sistema tramviari, serveis afectats i expropiacions. El contracte corresponent va ser formalitzat el 17 de novembre de 2000 amb Tramvia Metropolità, S.A amb un pressupost inicial de 217 milions d'euros (abans d'I.V.A.).

Els terrenys afectats per les expropiacions relatives a aquest projecte formen part del domini públic del Consorci de l'ATM, que actua com a beneficiari en atenció al risc assumit en relació amb l'apreuament. El pagament d'aquest és obligació de l'empresa adjudicatària fins al límit de la xifra d'inversió prevista per a les expropiacions en el projecte econòmic financer de l'adjudicatari. L'ATM no registrarà comptablement la inversió en aquests terrenys fins al moment de la seva reversió. A l'exercici 2005 l'ATM va començar a aprovar transferències de capital per l'excés d'expropiacions envers el límit previst a càrrec de l'empresa adjudicatària, registrant-les quant neix l'obligació de pagament.



- b) El 12 de desembre de 2002, el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar el projecte constructiu del Tramvia Sant Martí-Besòs, per un import de 205 milions d'euros (abans d'I.V.A.), així com el contracte definitiu amb l'adjudicatari (Tramvia Metropolità del Besòs, S.A.).
- c) En l'exercici 2004 es van posar en servei els dos sistemes tramviaris esmentats. Les transferències corrents i de capital lliurades per l'ATM a les societats concessionàries dels serveis a l'exercici 2012 es detallen a la Nota 12.3.

L'ATM preveu finançar el cost de la inversió i de l'explotació dels Tramvies amb recursos de Contracte Programa, que inclouen els fons compromesos per la Generalitat de Catalunya per aquest concepte segons acords de Govern de la Generalitat de Catalunya de 31 de juliol de 2000 i 24 de desembre de 2002.

Des de la seva adjudicació el Consell d'Administració de l'ATM ha aprovat diverses modificacions en l'execució d'aquestes actuacions. Per a la cobertura de les majors necessitats de finançament que suposen aquestes actuacions l'ATM ha formalitzat diversos convenis de pagament amb les societats concessionàries amb càrrec als compromisos plurianuals assumits per la Generalitat de Catalunya per aquests conceptes:

- En data 4 de juliol de 2005 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 36.571 milers d'euros en concepte d'indemnització, revisions de preus i modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 14 de juny de 2005 a favor de l'ATM per aquest concepte, que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2006-2015).





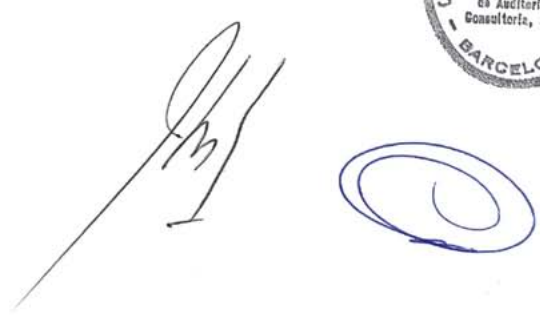
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 13.505 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2015).
- En data 5 de setembre de 2006 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 29.041 milers d'euros en concepte de modificacions del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 29 d'agost de 2006 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2007-2021).
- En data 26 de juny de 2008 l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat un import total de 8.336 milers d'euros en concepte de tancament de les obres del contracte inicial. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 10 de juny de 2008 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2009-2015).
- En data 19 de març de 2009 es va signar el Text Refós del Contracte de Concessió del Tramvia Diagonal – Baix Llobregat entre l'ATM i Tramvia Metropolità, S.A. L'objectiu de la signatura d'aquest Text Refós es el següent:





40

- Incloure en un únic document tots els acords del Consell d'Administració de l'ATM que s'han pres des de la signatura del Contracte de Concessió.
 - Modificar el sistema de compensació de la tarifa tècnica per bandes a través de la fixació d'una nova corba de demanda, que redueixi les incerteses econòmiques futures tant per part de l'Administració com per part del concessionari.
 - Incloure una inversió per l'adquisició de 4 nous tramvies i els nous equips de televigilància sense cap compensació per part de l'Administració a l'Operadora de Tramvia Metropolità, S.A.
- En data 28 de desembre de 2009 l'ATM i Tramvia Metropolità del Besòs, S.A van formalitzar un conveni pel qual l'ATM abonarà a la societat concessionària del Tramvia Sant Martí-Besòs un import total de 32.496 milers d'euros en concepte d'incrementos d'obra, revisió de preus, costos d'increment de termini i interessos. Aquest pagament el realitzarà l'ATM d'acord amb les anualitats de la subvenció de capital finalista aprovada pel Govern de la Generalitat de Catalunya en sessió de 22 de desembre de 2009 a favor de l'ATM per aquest concepte, i que inclou la compensació financera derivada del calendari de fraccionament del pagament (2011-2021).
 - En data 14 de novembre de 2012 es va signar el Text Refós del Contracte de Concessió del Sistema Sant Martí-Besòs.
 - A 31 de desembre de 2012 els processos d'expropiació en curs pendents de resolució judicial relatius als dos sistemes tramviaris suposen unes contingències per un import que s'estima, en funció de les últimes sentències rebudes, al voltant dels 2 milions d'euros.
- d) L'ATM segueix el criteri de no reconèixer cap deute per finançament de les inversions amb els concessionaris, fins que no arriba el corresponent finançament acordat en origen, per tal de mantenir l'equilibri pressupostari.





Els eventuais imports addicionals seran a càrrec del finançament que per aquest concepte es rebí de la Generalitat de Catalunya.

Cal esmentar que en l'exercici 2011 la Generalitat de Catalunya va adoptar diversos Acords de Govern per a l'ajornament dels imports a pagar en aquell exercici relatius als convenis de modificats dels tramvies que s'esmenten anteriorment. En virtut de les addendes formalitzades d'aquests convenis un import total de 15.475 milers d'euros s'ha diferit a les anualitats d'exercicis posteriors.

L'ATM no té concertat a 31 de desembre de 2012 cap compromís per obra executada dels tramvies a finançar amb recursos propis.

- 13.2 - En sessions de 12 de desembre de 2002 i de 3 de desembre de 2004 el Consell d'Administració de l'ATM va aprovar l'adjudicació de diversos subministraments de trens per a diferents línies del metro de Barcelona, per un valor total dels trens de més de 650 milions d'euros. Cal esmentar que aquests trens no son propietat de l'ATM sinó que en disposa d'ells mitjançant un contracte de "renting".

En aquest sentit el 8 d'agost de 2003 es va subscriure entre l'ATM, CAF i una agrupació d'entitats financeres un primer contracte marc per a l'arrendament de 39 trens per a les línies 2, 3 i 5 del metro de Barcelona, posteriorment el 25 de novembre de 2003, es va formalitzar el contracte de subministrament associat. El 23 de juliol de 2004 es va formalitzar el contracte marc i d'arrendament i el contracte de subministrament amb Alstom, l'altre adjudicatari, per al subministrament de 50 trens per a la futura línia 9 del metro de Barcelona. Tal i com s'explica en la nota 12.1 en l'exercici 2006 es van formalitzar sengles contractes de cessió de l'explotació i operació d'aquests trens a TMB.

Finalment, el 18 d'abril de 2005 es va formalitzar un contracte amb CAF per el subministrament de 10 nous trens per a la línia 1 del metro de Barcelona d'acord amb l'adjudicació del Consell d'Administració de l'ATM de 3 de desembre de 2004 esmentada, i en l'exercici 2007 es va signar el corresponent contracte de cessió de l'explotació i operació d'aquests trens a TMB.





- 13.3 - Atesa l'activitat a què es dedica l'ATM, la qual ha estat descrita a la Nota 1, aquesta no té responsabilitats, despeses, actius, ni provisions i contingències de naturalesa mediambiental que poguessin ésser significatius en relació amb el patrimoni, la situació financera i els resultats de l'ATM.

Per aquest motiu, no s'inclouen desglossaments en aquesta memòria dels estats i comptes anuals pel que fa a informació sobre qüestions mediambientals.

- 13.4 - Altres contingències

El Real Decret-Llei 20/2012 de 13 de juliol de mesures per garantir l'estabilitat pressupostària i de foment de la competitivitat, va establir per a l'any 2012 la supressió de l'import equivalent a una paga extraordinària per al personal del sector públic. Com a resultat de l'aplicació efectuada per l'ATM de l'esmentat Real Decret-Llei 20/2012 les despeses per sous i salaris de l'exercici 2012 s'han vist minorades en 92 milers d'euros.

Adicionalment d'acord amb el mateix Real Decret-Llei 20/2012 les quantitats derivades de la supressió de la paga extraordinària es destinaran en exercicis futurs a realitzar aportacions a plans de pensions o contractes d'assegurança col·lectius que incloguin la cobertura de contingències de jubilació amb subjecció a la llei d'estabilitat pressupostària i sostenibilitat financera i en els termes i abast que es determini en les corresponents lleis de pressupostos. En funció de l'opinió de la Intervenció General de la Generalitat de Catalunya (nota informativa de 9 de novembre de 2012) i de la Intervenció General de l'Administració de l'Estat (Consulta de l'Instituto de Contabilidad y Auditoria de Cuentas de 13 de novembre de 2012), no es pot considerar probable, en la situació actual, que existeixi una obligació present en relació a les eventuais aportacions que contempla el Real Decret-Llei 20/2012 i per tant no es compleixen els supòsits per a la dotació d'una provisió per a riscos i despeses en relació a les esmentades aportacions d'acord amb el marc comptable d'aplicació a l'ATM.

- 13.5 - Valors rebuts en dipòsit

L'ATM ha rebut avals en dipòsit per un import total de 17.033 milers d'euros.





Nota 14 - QUADRE DE FINANÇAMENT

Els recursos obtinguts durant els exercicis 2012 i 2011, així com la seva aplicació, i l'efecte que han produït aquestes operacions sobre el capital circulant es reflecteixen en el quadre següent:

FONS PERMANENTS					
APLICACIONS	2012	2011	ORÍGENS	2012	2011
Recursos aplicats en l'exercici	7.363.059,51	-	Recursos generats en l'exercici	-	146.811,59
Adquisicions d'immobilitzat:			Subvencions de capital	-	790,00
Immaterial	-	21.590,65	Crèdits a llarg termini	-	-
Material i Infraestructura	328.418,03	391.925,54	Ingressos diferits	-	43.858.079,93
Crèdits a llarg termini	-	20.775.600,00			
Augment del capital circulant	-	22.816.565,33	Disminució del capital circulant	7.691.477,54	-
	7.691.477,54	44.005.681,52		7.691.477,54	44.005.681,52

VARIACIONS DEL CAPITAL CIRCULANT				
	2012		2011	
	AUGMENTS	DISMINUCIONS	AUGMENTS	DISMINUCIONS
Deutors	19.938.742,26		3.308.658,49	
Comptes financers	-	64.355.730,10	-	31.391.435,91
Deutes a curt termini	24.340.294,15	-	7.160.858,91	-
Ajustaments per periodificació	12.386.216,15	-	43.738.483,84	-
	56.665.252,56	64.355.730,10		31.391.435,91
Variació del capital circulant	7.690.477,54	-	54.208.001,24	22.816.565,33
	64.355.730,10	64.355.730,10	54.208.001,24	50.208.001,24

CONCILIACIÓ DEL RESULTAT DE L'EXERCICI AMB ELS RECURSOS GENERATS/APLICATS		
	2012	2011
Resultat de l'exercici segons Compte de Resultats	(-) 7.756.214,15	(-) 43.182,92
Dotacions a l'amortització	398.203,31	937.471,25
Resultat extraordinari immobilitzat	-	-
Subvencions de capital aplicades	(-) 5.048,67	(-) 747.476,74
RECURSOS GENERATS (APLICATS) EN L'EXERCICI	(-) 7.363.059,51	146.811,59



Barcelona, 20 de març de 2013



Pressupost 2013

CAPÍTOL 5





Pressupost ATM 2013

ESTAT DE DESPESES

ART.	DENOMINACIÓ	IMPORT 2013 (€)
Capítol 1 Despeses de personal		
13	Personal laboral	1.473.397,61
16	Assegurances i cotitzacions socials	302.000,00
	Total capítol 1	1.775.397,61
Capítol 2 Despeses de béns corrents i de serveis		
20	Lloguers i cànon	72.992.200,00
21	Conservació i reparació	945.590,17
22	Material, subministraments i altres	471.254.607,30
23	Indemnitzacions per raó del servei	144.000,00
24	Despeses de publicacions	100.000,00
	Total capítol 2	545.436.397,47
Capítol 3 Despeses financeres		
34	De dipòsits, fiances i altres	5.000,00
	Total capítol 3	5.000,00
Capítol 4 Transferències corrents		
40	Transferències corrents	5.149.890,78
44	A empreses públiques i d'altres ens públics de la Generalitat	40.927.003,41
46	A ens i corporacions locals	370.177.989,86
47	A empreses privades	68.197.141,84
48	A institucions sense fi de lucre	15.000,00
49	A l'exterior	10.000,00
	Total capítol 4	484.477.025,89
Capítol 6 Inversions reals		
62	Inversió en maquinària, instal·lacions i utillatge	30.000,00
64	Inversions en mobiliari i estris	30.000,00
65	Inversions en equips de procés de dades i telecomunicacions	1.160.165,61
	Total capítol 6	1.220.165,61
Capítol 7 Transferències de capital		
77	A empreses privades	47.583.346,00
	Total capítol 7	47.583.346,00
	Total estat de despeses	1.080.497.332,58



ESTAT D'INGRESSOS

ART.	DENOMINACIÓ	IMPORT 2013 (€)
Capítol 3 Taxes, béns i altres ingressos		
31	Prestació de serveis	73.070.000,00
39	Altres ingressos	474.858.421,58
	Total capítol 3	547.928.421,58
Capítol 4 Transferències corrents		
40	Del sector públic estatal	94.918.740,00
41	De l'Administració de la Generalitat	229.079.000,00
46	D'ens i corporacions locals	160.044.325,00
	Total capítol 4	484.042.065,00
Capítol 5 Ingressos patrimonials		
52	Interessos de dipòsits	30.000,00
	Total capítol 5	30.000,00
Capítol 7 Transferències de capital		
71	De comunitats autònomes	48.496.846,00
	Total capítol 7	48.496.846,00
	Total estat d'ingressos	1.080.497.332,58



ATM

Crèdits

Edició

Autoritat del Transport Metropolità
c/ Muntaner, 315-321
08021 Barcelona
T. (+34) 93 362 00 20
F. (+34) 93 362 00 22
e-mail: atm@atm.cat
www.atm.cat

Disseny, realització i producció

Pixtin

Fotografia

Arxiu Marc Vila i fons fotogràfic de l'ATM i
dels operadors de transport (TMB, FGC, Renfe,
TRAM, Soler i Sauret i Autocars Font)

Tots els drets reservats

© De l'edició i textos,

Autoritat del Transport Metropolità

© De les imatges, els seus autors

Barcelona, juny 2013

